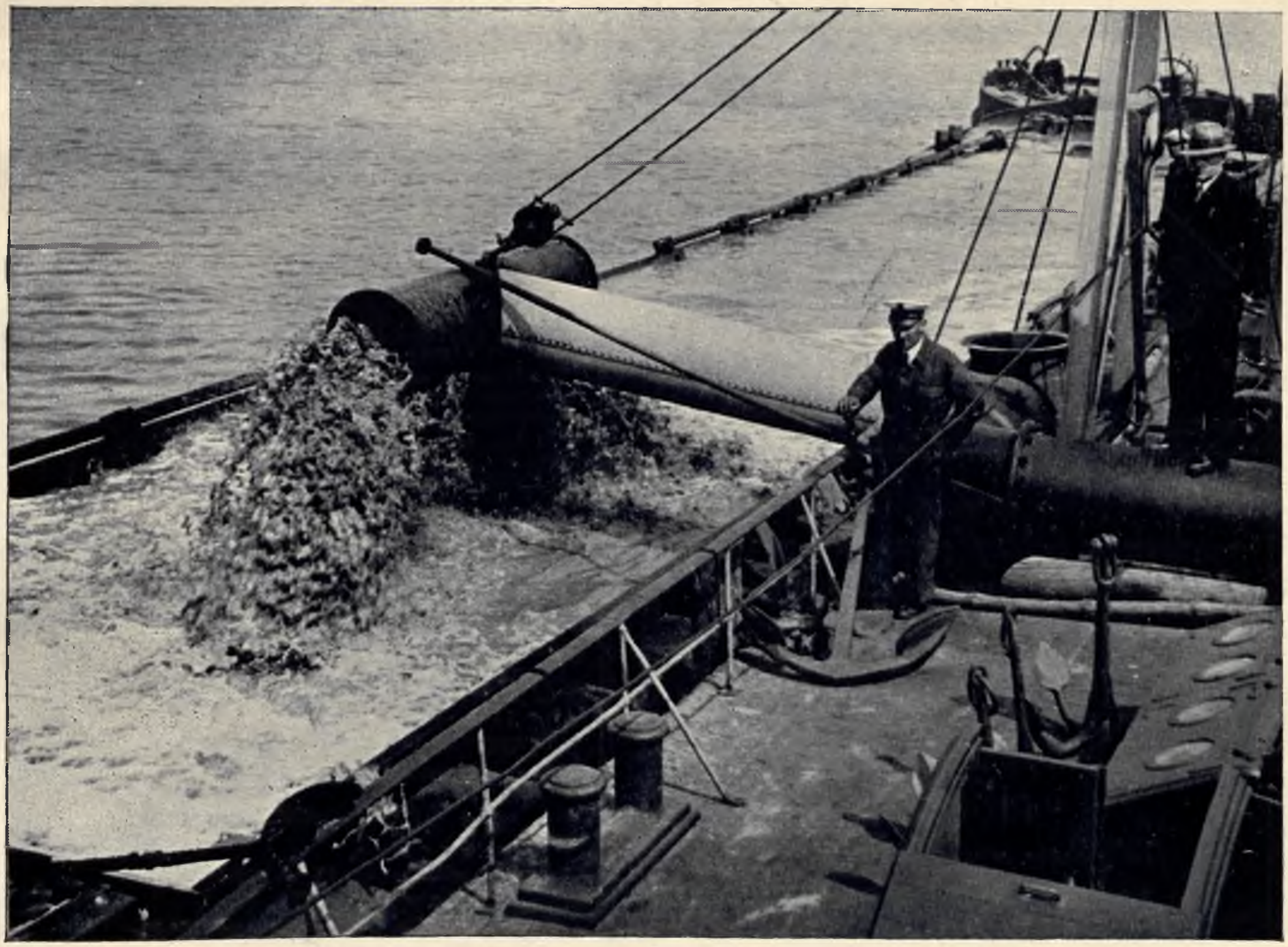
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

LIPIEC
1938
Rok VIII nr 7.



BAGIER PRZY PRACY W KANALE PRZEMYSŁOWYM

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P A T ·

ROK VIII. LIPIEC 1938. Nr 7

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

STEFAN BORKOWSKI

Rola Związku Hanzeatyckiego na Bałtyku

w oświetleniu „Kongresu Hanzeatyckiego" w Antwerpii

Z inicjatywy Antwerpii został w tym mieście zwołany Kongres Hanzeatycki, który się odbył między 30 czerwca, a 2 lipca r. b. W czasie obrad Kongresu wygłoszony został szereg odczytów treści historycznej. Dwa z tych odczytów są niewątpliwie specjalnie interesujące dla Czytelników „Wiadomości Portu Gdyńskiego", gdyż traktują o historycznej roli handlu na Bałtyku w średniowieczu ze specjalnym uwzględnieniem jego południowych wybrzeży.

Są to mianowicie odczyty:

1) „Handel słowiański na Bałtyku",
dra A. Ecka, profesora Uniwersytetu w Brukseli,

2) „Istota i działalność niemieckiej Hanzy",
dra Rörig'a, profesora Uniwersytetu w Berlinie.

Jeżeli chodzi o tekst pierwszego z tych odczytów, to posiadane przeze mnie streszczenie jest bardzo pobieżne i jego odtworzenie mogłoby doprowadzić do pewnych nieścisłości, których chciałem całkowicie uniknąć. Szczęśliwym trafem w dzienniku „Lloyd Anversois" z dnia 29 czerwca r. b. Nr 27109 ukazał się artykuł tegoż dra A. Eck'a, zatytułowany „Les Précurseurs de la Hanse". Treść tego artykułu pokrywa się z treścią wygłoszonego referatu, a właściwie z jego częścią, dotyczącą wygłoszonego historii handlu słowiańskiego na południowym wybrzeżu morza Bałtyckiego. Ograniczam się więc do podania poniżej streszczenia samego artykułu. Streszczenie odczytu dra Rörig'a opracowałem na podstawie niemieckiego streszczenia, jakie było rozdawane uczestnikom Kongresu.

DR A. ECK, prof. Uniwersytetu w Brukseli.

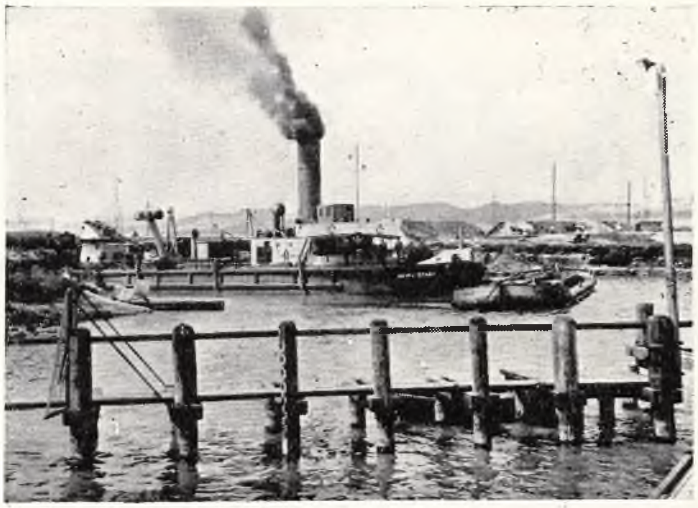
POPRZEDNICY HANZY.

Stosunki handlowe między krajami, położonymi nad morzem Północnym i Bałtykiem datują się od bardzo dawna. Pierwszymi twórcami tego na szeroką skalę zakrojonego handlu byli Słowianie zachodni, zamieszkujący od V. wieku kraje, położone między Łabą i Odrą. Szlezwig przed jego opanowaniem przez duńczyków był portem słowiańskim, a w wieku XI. i XII. przed najazdem niemieckim, do ośrodków handlu słowiańskiego zaliczały się: Bardowik, którego spadkobiercą jest późniejszy Hamburg, Stargard (Oldenburg), Lubica (Lubeka), Ruiana (Rugia-Rügen), Stetina (Szczecin - Stettin).

Głównym jednak centrum handlu na północy Europy był Wolin (Julin - Wineta, obecnie Wollin). Rozgłos tego miasta wśród kupców danej epoki był



Samochody wyładowane z m/s „Batory"
spedytor f-ma „Pantarei"



Kanał Przemysłowy

bardzo wielki, a jego urządzenia portowe mogły jednocześnie pomieścić do 300 dużych statków morskich. Kupiec żydowski z Afryki północnej, Ibrahim-Ibn-Jakub z X. wieku, potwierdza rolę międzynarodową portu w Wolinie, jako miejsca spotkania wszelkiego rodzaju kupców cudzoziemskich. W wieku XI. niejaki Adam z Bremy określa miasto Wolin jako „największe w całej Europie“ i podziwia ilości różnorodnych towarów w nim nagromadzonych. Rzeczą znamienną jest, że miasto to nie znało innej władzy, poza radę przez siebie wybraną.

Zasięg handlu słowian zachodnich był, jak na owe czasy, bardzo szeroki. Produkty Bliskiego Wschodu i Indyj przywożone były przez karawany, ciągnące do miast słowiańskich z nad morza Kaspijskiego i Czarnego. Duże ilości znajdowanych monet wschodnich i arabskich świadczą o szerokich stosunkach handlowych słowian z tymi krajami. Porty słowiańskie były również miejscem wymiany dla towarów europejskiego pochodzenia, jak np.: broń frankońska i skandynawska, produkty rolne, futra, wosk, miód, sól i ryby) w szczególności śledź bałtycki).

Wielkie żaglowe barki, kryte pomostami, docierały z portów słowiańskich do odległych krajów, położonych na zachodzie i wschodzie Europy, zaś flotylle lekkich statków rzekami utrzymywały łączność z Pragą, ważnym ośrodkiem handlu w X. wieku lub Bardowikiem, który określony został przez członka kapituły w Thionville (805 r.) jako główną siedzibą handlu słowian zachodnich z państwem Karola Wielkiego.

Słowiańscy kupcy - żeglarze napotkali na swej drodze współzawodników w sąsiadach duńskich, którzy z bronią w ręku napadali na statki lub wznosili twierdze w bezpośrednim sąsiedztwie portów słowiańskich. Mordercze walki i korsarstwo służyły obu stronom jako broń w walce ekonomicznej. Wkrótce pojawił się nowy groźny wróg — Niemcy z za Łaby, którzy rozpoczęli zbrojny pochód na wschód. Pod wspólnym naciskiem duńczyków i niemców kraje słowiańskie były stopniowo zajmowane i opanowywane.

Inwazja ta na swe usprawiedliwienie znalazła nową ideologię, mianowicie nawracanie „barbarzyńskch słowian“ na wiarę chrześcijańską.

Ogniem i mieczem nawracano słowian; Ruiana została zburzona w 1168 roku, Wolin w 1177 roku, Bardowik w 1189 roku.

Nowi władcy z nad Łaby i Odry zostali pociągnięci dynamiką gospodarczą podbitego kraju i wkrótce udało im się przewyższyć swoich poprzedników. Obecnie tylko nieco zgermanizowane nazwy słowiańskie niektórych miast przypominają zapomnianą przeszłość. Zwyciężeni przekazali również swym następcom nazwę „Hanza“, która jest słowiańską i oznacza „związek“.

DR RÖRIG, profesor Uniwersytetu w Berlinie.

"ISTOTA I DZIAŁALNOŚĆ NIEMIECKIEJ HANZY“.

Rozkwit niemieckiej Hanzy staje się zrozumiałym, jeżeli się uwzględni łączące ją ścisłe stosunki handlowe z Flandrią, a przede wszystkim z miastem Bruges, odgrywającym w średniowieczu rolę rynku towarowego o światowym znaczeniu.

Historia Hanzy zaczyna się w okresie od 1150 do 1250 roku, gdy na wschodzie zaczynają powstawać miasta niemieckie, które aż do chwili obecnej nadają swoisty wyraz południowemu wybrzeżu Bałtyku. To co stworzyła Hanza przetrwało do naszych czasów i nic nowego nie powstało za wyjątkiem Gdyni. Do rozpoczęcia okresu hanzeatyckiego Bałtyk był morzem skandynawsko-słowiańskim, a plemiona zamieszkałe nad jego brzegami nie znały istotnej organizacji miast.

Jako początek kolonizacji niemieckiej uważać należy budowę miasta Lubeki w roku 1159. Rozbudowa i organizacja tego miasta była wzorowana na starych miastach niemieckich Nadrenii i Westfalii skąd pochodzą założyciele Lubeki. W ten sposób miasto Lubeka stała się niemieckim punktem wypadowym dla dalszej kolonizacji nad Bałtykiem. Kolonizacja ta szła trzema odrębnymi szlakami, tworząc trzy grupy nowych miast.

Pierwszą grupę stanowią miasta: Wisby na wyspie Gotland, Ryga (Rewel), Tallinn i (Dorpat) Tartu budowane przez kupców niemieckich, jako linię handlową w kierunku na Nowgorod, wyspecjalizowaną w pośrednictwie towarami Wschodu na rynki Europy zachodniej (futra, skóry, wosk, miód i t. d.).

Drugą grupę tworzą miasta powstałe w pierwszej połowie XIII. w. na południowych wybrzeżach Bałtyku, jak: Stralsund, Szczecin, Gdańsk i Elbląg.

Wraz z Hamburgiem i Lubeką grupa tych miast pośredniczyła w handlu zbożem, zaopatrując w nie kraje północne i zachód Europy.

Miasta te powstały na terenach słabo zaludnionych za czasów słowiańskich, tworząc dla swego zaplecza rynki zbytu i umożliwiając gęściejsze zaludnienie przez pokojowe przenikanie i osiedlanie się nemieckiego rolnika. Na koniec trzecia grupa miast obejmuje miasta szwedzkie: Kalmar i t. d., a przede wszystkim Sztokholm. Imigracja niemiecka przyczyniła się wybitnie do rozwoju górnictwa w Szwecji, włączając jej rudę do towarów wymienionych na rynku w Burges.

W ten sposób kraje leżące nad morzem Północnym i Bałtykiem zostały mocno związane ze sobą we wspólnej pracy gospodarczej. Rynek światowy w Burges był zaopatrywany w towary wschodu w takich ilościach, jakimi kupiec flamandzki nie byłby w możności dysponować bez dalekowzrocznej pracy organizacyjnej kupca niemieckiego. Z drugiej strony kupiec hanzeatycki był niezawodnym odbiorcą sukna flamandzkiego, które znalazło zbyt w całym zasięgu gospodarczym Hanzy.

Stosunek Hanzy do spokrewnionej rasowo i językowo Flandrii był na ogół przyjazny i mimo zdarzających się od czasu do czasu konfliktów, jeszcze



Bagier pogłębia Kanał Przemysłowy



„Hel" z eksportowym żelazem polskim

w XV. wieku panowało zrozumienie wzajemnej zależności gospodarczej. Po upadku Cesarstwa Rzymskiego przejęła Hanza jego linię polityki gospodarczej, skierowanej na zachód, północ i wschód Europy Niemiecki charakter nowo utworzonych miast został utrzymany, dzięki czemu Hanza stanowiła związek oparty na podwalinach jednolitej narodowości.

Związek Hanzeatycki posiadał wspólne doskonałe kierownictwo polityczne w Lubece, oparte na radach poszczególnych miast. W radach miejskich interesy ogółu i układy dyplomatyczne spoczywały w rękach ludzi, obznajomionych z ryzykiem handlu w odległych krajach, którzy łączyli nierozerwalnie osobiste czynności gospodarcze i inicjatywę z odpowiedzialnością za całość.

Zawarcie pokoju w Stralsundzie w 1370 roku, który zakończył zwycięską wojnę z Danią, stanowi najwyższy i zwrotny punkt rozwojowy Hanzy.

Rezultaty osiągnięte przez Hanzę w okresie od 1150 do 1370 roku przetrwały jeszcze dwieście lat, dzięki jej rozważnemu kierownictwu.

Koniec istnienia Związku Hanzeatyckiego nastąpił z chwilą powstawania w Europie silnych państw narodowych, a w Niemczech przez podporządkowanie miast władzy poszczególnych partykularnych księstw.

W rozwoju zbiorowego życia gospodarczego Europy odegrała Hanza ważną rolę, gdyż za jej pośrednictwem zachód i wschód zostały po raz pierwszy połączone w jedną całość gospodarczą. Kupiec niemiecki spełniał rolę kierownika w tej zbiorowej gospodarce, trzymając w swym ręku decydujące stanowisko pośrednika. Jego rola nie ograniczała się jednak do samego pośrednictwa, był on również organizatorem produkcji, rozwijając życie gospodarcze krajów, będących w zasięgu jego wpływów.

INŻ. NAPOLEON KORZÓN

Sytuacja na rynku frachtów morskich w roku 1937-mym

1. Po długich latach (1931 — 1935) bardzo ciężkiego kryzysu na rynku frachtów morskich nareszcie w drugiej połowie roku 1936-go nastąpiło odprężenie. Frachty w szybkim tempie poszły w górę i podwyższenie to trwało nadal w roku 1937-mym, osiągając najwyższy poziom w miesiącach od czerwca do września.

Niestety, od października roku 1937-go wszystkie frachty w tempie prawie tak szybkim, jak poprzednio zwyżkowały, rozpoczęły spadać i tendencja wyraźnie mocno zniżkowa zaznacza się nadal w pierwszych miesiącach roku bieżącego.

Niżej umieszczony jest wykaz indeksów frachtów morskich.

W wykazie indeksów podano naprzód indeksy, obliczone na podstawie 1913 = 100, dalej indeksy przeliczone na podstawie 1929 = 100.

Indeksy frachtów morskich

Okres czasu	Ogólny niemiecki	Niemiecki europejski (eksport)	Ogólny szwedzki (import)	Węglowy szwedzki (import)	Ogólny niemiecki	Węglowy szwedzki (import)	„Economist"	Trampowy, Chamber of Spipping
	1913—100				1929—100			
	1	2	3	4	5	6	7	8
1927	106,2	95,5	120	—	97,5	—	113,4	111,7
1928	102,0	91,4	112	100	93,7	94,3	102,1	103,7
1929	108,9	101.1	115	106	100,0	100,0	100,0	100.0
1930	92.3	85.8	81	80	84,8	75,5	81,7	76.7
1931	83,8	78,4	89	78	77,0	73,6	82.2	79,9
1932	68,6	66,3	89	80	63,0	75,5	77,9	75.5
1933	63,1	59,6	84	76	57,0	71,7	75,1	72,90
1934	59,4	54,3	86	76	54,5	71,7	76.4	75,83
1935	60,5	59,4	89	81	55,6	76,4	76,8	76,28
1936	67,3	61,8	104	89	61,8	84,0	87,3	90,79
1937	86,7	73,9	161	134	79,7	126,0	132,5	140,45
1936								
I	65,6	63,6	94	87	60,2	82,1	83,4	85,3
II	63,9	59,8	89	78	58,7	73.6	80,3	79,0
III	63,3	57.9	89	78	58,1	73,6	79,6	83 9
IV	63,2	57,5	89	77	58,0	72,6	79.7	80,7
V	63,3	57,5	91	78	58,1	73,6	78,7	83,2
VI	65,2	61,5	95	85	59,9	80,2	80,3	82,7
VII	65,7	60,6	96	85	60,3	80,2	81,9	83,19
VIII	67,6	61,2	103	85	62,1	80,2	86,4	88,30
IX	70,6	63,3	109	89	64 8	84,0	88,9	97,63
X	70,8	63,1	118	96	65,0	90,6	93,8	104,18
XI	72,0	64,6	124	110	66,1	103,8	99,8	104,82
XII	76,0	70,8	148	116	69.8	109,4	113,8	127,50
1937								
I	76.3	68,5	154	118	70,1	111,3	120.4	131,24
II	78,4	68,2	139	118	72,0	111,3	119.3	130.92
III	79,7	68,7	143	119	73,2	112,3	122,1	132,29
IV	81,7	69 3	162	119	75.0	112,3	133,5	138.36
V	85.5	73,2	167	133	78,5	125,5	137,5	144.95
VI	90,4	81,0	177	154	83,0	145,3	139,4	136,51
VII	90,7	80 7	175	153	83,3	144.3	137 2	137,76
VIII	91,3	77.5	180	150	83,8	141,5	143,6	153.56
IX	94,5	78,1	187	155	86,8	146 2	149,8	172,22
X	96,0	78,5	171	146	88.2	137.7	145.4	160.07
XI	90,4	73,0	145	122	83,0	115,1	129 8	136.47
XII	86,0	70 1	133	116	79,0	109,4	112,2	118,78
1938								
I	82.5	64,8	128	107	75,8	100,9	111,5	*) 116 42
II	80 5	61,1	119	90	73,9	84,9	105,4	109,09
III	77.9	60,2	116	86	71,5	81,1	102 5	107,41
IV	77,8	60,0	115	83	71,4	78,3	101,0	106,90

*) Wypośrodkowane na podstawie nowego indeksu w odniesieniu do starego indeksu za grudzień 1937.

W zestawieniu podane są indeksy następujące:

I. Indeks ogólno-niemiecki obliczany przez „Statistisches Reichsamt" i publikowany w „Wirtschaft und Statistik". Indeks oblicza się na podstawie wszystkich ważniejszych notowań frachtów dla towarów przybywających i wychodzących do Niemiec przez porty niemieckie i krajów sąsiednich.

Indeks ogólny jest wypośrodkowany na podstawie osobno obliczanych indeksów:

a) dla żeglugi przybrzeżnej,

b) dla eksportu niemieckiego z przeznaczeniem do innych portów europejskich (eksportu europejskiego),

c) dla importu niemieckiego, przybywającego z innych portów europejskich (import europejski),

d) dla eksportu niemieckiego do portów pozaeuropejskich,

e) dla importu niemieckiego, przybywającego z portów pozaeuropejskich.

Wszystkie niemieckie indeksy obliczone są z uwzględnieniem ważności poszczególnych kierunków ruchu zamorskiego i ważności towarów biorących w tym ruchu udział.

Indeks ten (jak też indeksy 2—4) jest obliczony na podstawie 1913 = 100.

II. Indeks niemiecki europejski dla eksportu jest indeksem wspomnianym wyżej w p. Ib.

III. Indeks ogólny szwedzki obliczany jest przez „Svenska Handelsbanken" i przedstawia średnio-arytmetyczną frachtów płaconych za importowane do Szwecji masowe towary, a w szczególności za węgiel i zboże.

IV. Indeks szwedzki węglowy obliczany jest jak wyżej ad III. — dla frachtów płaconych za węgiel importowany do Szwecji.

V. Dalsze indeksy są obliczane na podstawie 1929 = 100. W rubryce 5-tej podany jest indeks ogólno-niemiecki, podany poprzednio w rubryce 1-szej, lecz przeliczony na nowej podstawie: 1929 = 100.

VI. W rubryce 6-tej podany jest indeks szwedzki węglowy, podany poprzednio w rubryce 3-ciej, lecz przeliczony na nowej podstawie: 1929 = 100.

VII. Indeks angielski obliczany przez „The Economist" obejmuje 28 główniejszych kierunków ruchu morskiego, podzielonych na sześć grup: a) Europa, b) Ameryka Północna, c) Ameryka Południowa, d) Indie, e) Wschód i Pacyfik, f) Australia. (Oryginalny indeks obliczany jest na podstawie 1898—1913 = 100). Indeksy wypośrodkowuje się jako średnie-arytmetyczne frachtów względnie grup frachtów.

VIII. Indeks trampowy jest obliczany przez the Chamber of Shipping of the United Kingdon dla trampów, obsługujących ruch transoceański. Indeks ten jest brany pod uwagę przy obliczeniu wysokości subwencyj udzielanych przez rząd dla trampów angielskich.

Indeks ten dotychczas obliczany był na podstawie oddzielnych indeksów ustalonych dla poszczególnych okręgów frachtowych. W grudniu roku 1937-go indeks ten został zamieniony na inny, który będzie obliczany drogą dość skomplikowaną na podstawie osobnych indeksów, obliczanych już nie dla poszczególnych okręgów frachtowych, jak dotychczas, lecz dla następujących siedmiu poszczególnych grup ładunków*).

Ia. Węgiel, przewożony z portów angielskich na statkach pojemności niżej 3000 BRT. (36 kierunków transportu).

*) P. „The Statist", Nr. 3130, 19. II. 1938, str. 265/266.

Ib. Węgiel, przewożony z portów angielskich i obcych na statkach pojemności 3000 BRT. i większej (18 kierunków transportu, w tym w pozycji 13-tej włączone są frachty z Gdyni i Gdańska do Genui, Sawony i innych portów).

2. Zboże (17 kierunków). 3. Drzewo (4 kierunki). 4. Ruda (12 kierunków). 5. Nawozy sztuczne (2 kierunki). 6. Cukier (5 kierunków). 7. Żelazo, stal, złom (3 kierunki).

Za podstawę obliczeń wzięty jest rok 1935-ty. W roku tym statki zarejestrowane w Anglii otrzymały razem za frachty wpływu ca. 24.534.000 £ Na tej podstawie przyjęto dla oceny ważności poszczególnych indeksów współczynnik 24, 534, podzielony pomiędzy oddzielne grupy towarów, jak następuje:

1a.	Węgiel w podróżach bliższych	2.116
1b.	Węgiel w podróżach dalekomorskich	4.651
2.	Zboże	12.406
3.	Drzewo	0,777
4.	Ruda	1,686
5.	Nawozy sztuczne	1,182
6.	Cukier	1,131
7.	Żelazo, stal, złom	0,585
	Razem.	24.534

Obliczenia nowego indeksu dały rezultat następujący:

Okres czasu:	Grupa Ia węgiel w statkach niżej 3000 BRT	Grupa Ib węgiel w statkach wyżej 3000 BRT	Indeks ogólny 1935 = 100	Indeks przeliczony na podstawie 1929 = 100
1929	—	—	133,5	100,0
1935	—	—	100,0	74,9
1936	—	—	112,6	84,3
1937	143,7	138,4	175,6	131,5
I	125,1	119,5	167,7	125,6
II	132,3	120,1	157,9	118,3
III	132,8	117,4	158,0	118,4
IV	137,3	138,6	176,8	132,4
V	147 8	156,4	185,4	138,9
VI	170,3	168,1	187,1	140 1
VII	160,2	150 6	185,0	138,6
VIII	144,4	155,7	193,3	144,8
IX	156,4	162,1	201,7	151,1
X	149,2	146,9	190,0	142,3
XI	137,7	114,7	162,9	122,0
XII	130 7	101,2	141,0	105,6
1938				
I	99,4	93,5	138,2	103 5
II	94,4	112,7	129,5	97,0
III	91,1	119,1	127,5	95,5
IV	92,4	119 4	126,9	95,1
V	94,2	133,4	130 6	97,8

Autorem nowego sposobu obliczenia indeksów jest znany statystyk Izby Żeglugowej Dr L. Isserlis. Rozbieżność między rozpiętościami starych indeksów, a nowych przeliczonych na podstawie 1929 = 100 tłumaczy się oceną wartości poszczególnych grup na podstawie wyżej wspomnianych współczynników, której to oceny w poprzednich obliczeniach nie stosowano. Ta okoliczność wyjaśnia więc, dlaczego na przykład zwyżka frachtów 1936/1937 przy starym indeksie wynosiła 54,7%, a przy nowym wynosi 56,0%.

Liczby zestawienia nowych indeksów wykazują, że po osiągnięciu najwyższego poziomu w roku 1937-tym frachty morskie spadają w tempie bardzo szybkim.

Od najwyższego poziomu osiągniętego w roku 1937-ym do marca roku 1938-go frachty spadły o:

dla grupy 1a węgiel	46,5%
dla grupy 1b węgiel	29,1%
dla wszystkich razem towarów	36,8%

2. Przy porównaniu indeksów należy pamiętać, że indeksy frachtów angielskich i szwedzkich są obliczane w walucie dewaluowanej — w szylingach i koronach, tym też tłumaczy się niewspółmiernie szybszy wzrost tych indeksów w odniesieniu do indeksów niemieckich.

Stosując indeksy angielski i szwedzki do kalkulacji dla floty handlowej polskiej należy je odpowiednio zmienić, uwzględniając spadek wartości funta angielskiego.

Przeprowadzając, na przykład, podobne obliczenia dla indeksu frachtów otrzymywanych przez trampy (indeks brytyjskiej Chamber od Shipping) otrzymamy rezultaty następujące:

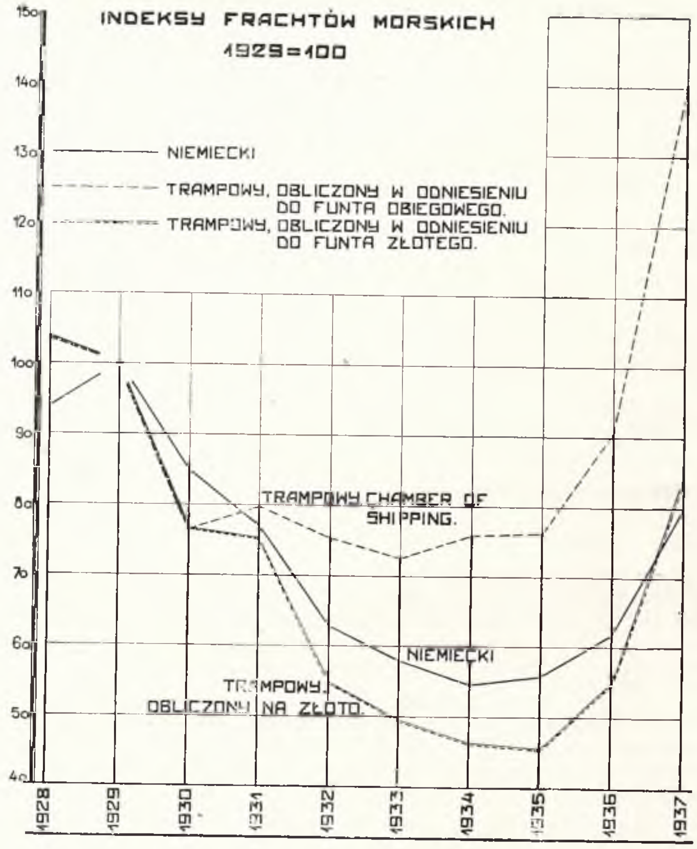
Rok	Indeks trampowy Chamber of Shipping	Stouunek kursu funta angielskiego obiegowego do złotego	Indeks obliczony dla złotego polskiego
1929	100.0	100,0	100,0
1930	76,7	100,0	76,7
1931	79,9	94 0	75 1
1932	75.5	72,4	54.7
1933	72.90	68,5	49,9
1934	75,83	61,8	46,9
1935	76.28	59,97	45 6
1936	90,79	60,70	55,1
1937	140,45	60,22	84,6

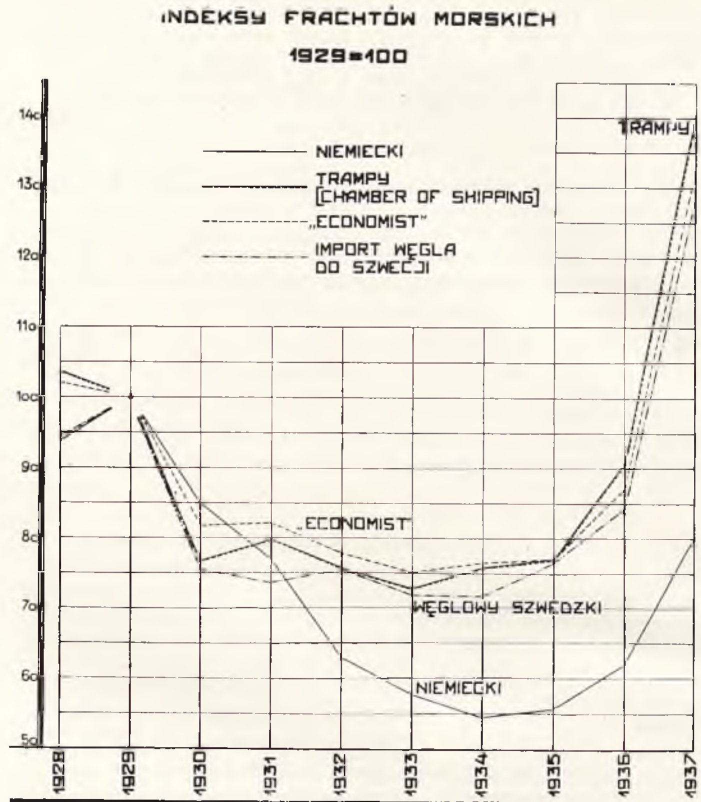
A więc, gdy frachty, obliczone na podstawie 1929 = 100 w funtach obiegowych były w 1937-ym roku o 40,45% wyższe niż w roku 1929-ym, to te same frachty obliczone w walucie złotej stanowiły zaledwie 84,6% frachtów z roku 1929-go.

3. Dla oceny stanu frachtów na rynku węglowym może służyć niżej podane zestawienie, opracowane przez nas na podstawie notowań frachtów z Gdańska do Danii, południowych portów Szwecji, do Rouen i Bordeaux, ogłaszanych w „Hansa".

Notowania podane są w szylingach i we frankach francuskich. Przy notowaniach w szylingach należy więc przyjąć pod uwagę spadek funta angielskiego.

W zestawieniu podane są: pierwsza cyfra — notowania wyższe, druga — niższe. Notowania roczne — są przeciętnie średnie. Notowania miesięczne — są zarejestrowane w pierwszych dniach każdego miesiąca.





Okres czasu	Frachty z Gdańska do: Danii		Połudn. Szwecji			Rouen		Bordeaux	
	sh.		sh.			sh.		sh.	
1929	6/9	6/2	6/9	6/2		7/9	7/2	9/6	9/—
1930	5/1	4/8	5/½	4/7½		5/7	5/3	7/4	6/9½
1931	5/—	4/7	5/1	4/7		5/7	5/3	6/9½	6/4½
1932	5/2	4/9	5/—	4/7		6/3	5/10	7/5	6/11
					I. płr.	6/3	5/10	7/4	6/10½
1933	4/8	4/4	4/10	4/6		fr.	fr.	fr.	fr.
					II. płr.	27	26	34	32½
1934	4/7	4/3	4/9	4/6		26	25	30½	29
1935	4/5½	4/2	5/1	4/8		26	25	30	29
					I-VIII	26	25	30	29
1936	4/10½	4/5	5/5	5/—		sh.		sh.	
					IX-XII	7/10½	7/4½	8/9	8/4
1937	6/8	6/1½	7/5	6/8		10/1½	9/5	12/6½	11/11½
Miesiące.									
I	5/6	5/—	6/6	6/—		8/3	7/9	9/—	8/9
II	6/	5/6	7/—	6/6		8/—	7/6	9/3	8/9
III	6/—	5/6	6/6	6/		8/3	7/9	9/6	9/—
IV	6/—	5/6	6/9	6/3		8/3	7/9	9/6	9/—
V	6/—	5/6	7/6	7/—		9/3	8/6	11/3	10/6
VI	7/—	6/3	8/—	7/—		11/	10/—	15/—	14/—
VII	8/—	7/3	9/—	8/3		12/6	11/6	15/6	14/6
VIII	7/6	7/—	8/—	7/3		11/6	11/—	15/3	14/6
IX	7/6	7/—	8/—	7/3		12/—	11/6	15/6	14/9
X	7/6	7/—	8/—	7/3		12/6	11/9	15/3	14/6
XI	7/—	6/6	7/6	6/9		11/—	10/—	14/6	14/—
XII	6/—	5/6	6/6	6/—		9/—	8/3	11/—	10/3
1938									
I	4/9	4/3	5/3	4/9		7/6	6/9	8/6	8/—
II	4/6	4/—	5/—	4/6		7/—	6/6	8/6	8/—
III	4/9	4/3	5/3	4/9		6/3	6/—	7/6	7/—
IV	4/9	4/3	5/—	4/6		6/6	6/—	7/6	7/—
V	4/9	4/3	5/3	4/9		6/—	5/9	7/3	6/9
VI	4/9	4/3	5/3	4/9		6/3	6/—	7/3	6/9

4. „Daily Freight Register“*) podaje dla frachtów węglowych z Gdyni/Gdańska następujące notowania:

Port przeznaczenia	Przeciętne notowania roku:				W roku 1937-mym	
	1934	1935	1936	1937	wyższe	niższe
					notowania	
Adriatyk	9/0¾	9/8¾	8/10¾	11/1¼	14/6	10/6
Aleksandria	8/11	9/10½	8/1½	15/4½	17/6	11/—
Amsterdam	4/8½		6/—	6/7½	7/6	5/9
Antwerpia/Gandawa	3/9¼	—	5/3	6/2	8/9	5/2
Bordeaux	—	—	9/—	13/1	15/3	9/—
Dakar	—	—	—	14/0¼	15/—	11/3
Genua, Savona	8/1	9/3½	8/1¾	10/8	13/6	9/3
Rotterdam	4/8 1/1	—	5/8½	6/8	8/3	5/6
Rouen		—	7/9	10/4½	13/—	8/—
Stockholm	—	4/5¼	4/5½	6/5¾	8/—	4/10½

*) Z 4. I. 1938.

5. Notowania firmy „Polskarob“ S. A. w Gdyni dla ładunków węglowych z Gdyni przedstawiały się, jak następuje:

a) do Stockholmu:

Mies.	1933		1934		1935		1936		1937		1938	
I	4 1½		4/—		4/—		4/3	4/—	5/—		4/9	4/6
II	4/—	4/1½	3/10½		3/10½		4/—	3/9	5/—	5/3	4/3	4/—
III	3/10½	4/—	3/9		3/10½		3/10½	3/9	5/—		3/9	
IV	3/9	3/10½	3/9		3/10½		4/—	3/10½	5/3		3/9	
V	3/9	3/10½	4/—		3/10½		4/—	3/10½	5/3	6/—	3/7½	
VI	4/—		4/3		4/—		4/1½	4/—	6/6			
VII	4/—		4/—	4/3	4/1½		4/6	4/3	7/6	6/9		
VIII	4/—		4/—		4/1 1/3		4/6	4/3	6/6	6/9		
IX	4/—		4/—		4/3		4/6	4/4½	7/3	7/6		
X	4/—		4/—		4/6	5/—	4/6	4/3	6/6	6/—		
XI	4/—		4/—	4/1½	4/9	5/—	4/9	4/6	5/9			
XII	4/—		4/—	4/3	4/6	4/9	5/—	4/6	5/3	5/6		

b. do Göteborga.

Miesiąc	1933		1934		1935		1936		1937		1938	
I	4/1½		4/—		4/—		4/3	4/—	5/—		4/9	4/6
II	4/—		3/9		3/10½		4/—	3/9	4/9	5/—	4/3	4/—
III	3/10½	4/—	3/9		3/10½		3/10½	3/9	5/—		3/10½	
IV	3/10½		3/9		3/10½		4/—	3/10½	5/3	5/6	3/10½	4/—
V	4/—		3/10½	4/—	3/10½		4/—	3/10½	5/6	6/—	4/—	
VI	4/—		4/—	4/3	4/—		4/1½	4/—	6/6	7/—	3/9	
VII	4/—		4/—		4/1½		4/6	4/3	7/6	7/3		
VIII	4/—		4/—		4/1½		4/6	4/3	7/—	7/6		
IX	4/—		3/10½	4/—	4/3		4/6	4/3	7/6	8/—		
X	4/1½		4/—		4/6		4/6	4/3	7/—	6/		
XI	4/1½		4/—		4/9	5/—	4/9	4/6	6/3			
XII	4/1½		4/—	4/3	4/6	4/9	5/—	4/6	5/3	5/6		

c. do Kopenhagi.

Miesiąc	1933		1934		1935		1936		1937		1938	
I	3/10½	4/—	3/9		3/9	4/—	4/3	4/—	5/—	5/6	4/9	4/3
I	3/9	3/10½	3/6	3/9	3/9		3/9		5/—	5/3	4/	3/9
III	3/9		3/6		3/9		3/9		5/—		3/10½	
IV	3/9		3/6		3/9		3/9		5/6		3/10½	
V	3/9		3/9		3/9		3/9		5/6	6/—	3/9	
VI	3/10½	4/—	4/—		3/9	4/—	4/1½	3/10½	6/6	6/10½		
VII	4/—		4/—		3/9	4/—	4/3		7/—			
VIII	3/10½		4/—		3/9		4/3	4/—	6/6	7/—		
IX	4/—		3/9		4/—		4/3		7/—			
X	4/1½		3/9		4/3		4/6	4/3	6/6	6/3		
XI	4/1½	4/3	3/10½		4/3	4/4½	4/6		5/—	5/3		
XII	4/—		4/—		4/3		5/6	5/—	5/—	5/1½		

d. do Malmö i Południ. Szwecji.

Miesiąc	1936	1937	1938
I	4/— 3/10½	4/9	4/6 4/4½
II	3/9	4/6 4/9	4/— 3/9
III	3/9	5/—	3/9
IV	3/9	5/—	
V	3/9	6/—	
VI	4/1½ 3/10½	6/6 6/9	
VII	4/3 4/—	6/9 7/—	
VIII	4/3 4/—	6/6 6/9	
IX	4/3	7/3 7/6	
X	4/6	6/6 6/1½	
XI	4/6	5/9	
XII	5/— 4/6	5/6 5/—	

e. do Oslo (statki ca. 3000 ton).

Miesiąc	1937	1938
I	5/9 6/—	5/6
II	6/3 6/6	4/9 4/6
III	6/—	4/3
IV	6/— 6/6	4/3
V	6/6	4/3
VI	7/3 8/—	
VII	8/—	
VIII	7/9 8/6	
IX	8/6	
X	8/— 7/3	
XI	6/6	
XII	6/6 5/9	

f. do Antwerpii (statki pojemności ca. 4000 ton).

Miesiąc	1935	1936	1937	1938
I	3/6	3/9 3/7½	5/3 5/—	5/— 4/3
II	3/6	3/7½	5/9	4/3 4/—
III	3/6	3/6 3/4½	5/3 5/6	4/— 3/9
IV	3/4½	3/6 3/4½	5/3 5/6	4/1½ 4/—
V	3/6	3/4½ 3/3	5/6 6/1½	3/9
VI	3/7½ 3/9	4/— 3/6	7/—	
VII	3/9	4/— 3/7½	6/9 7/—	
VIII	3/7½	4/—	6/9 7/1½	
IX	3/9 4/—	4/— 3/9	6/9	
X	4/—	4/3 4/—	6/6 6/—	
XI	4/—	4/9 4/—	5/9 5/6	
XII	3/9 4/—	5/6 5/—	5/—	

g. do Rouen (statki ca. 3000 ton).

Miesiąc	1935	1936	1937	1938
I	6/3	6/3 6/—	8/—	6/6 6/—
II	6/1½	6/— 5/9	8/—	6/— 5/6
III	5/10½	5/6	8/— 7/6	5/6
IV	5/7½	5/6	7/9 8/3	5/6
V	5/7½	5/6	8/3 9/—	5/3
VI	6/1½	6/3 6/—	11/6 12/—	
VII	6/4½	7/3 6/3	11/6 11/—	
VIII	6/1½	7/3 6/9	11/3 12 3	
IX	6/6	7/— 6/9	11/6 12/—	
X	7/—	7/— 6/9	10/6 11/—	
XI	7/—	7/6 7/—	10/— 8/—	
XII	6/6	8/3 7/9	8/— 7/—	

h. do Bordeaux (statki ca. 3000 ton).

Miesiąc	1936	1937	1938
I	8/— 7/6	9/— 9/3	8/— 7/6
II	7/6 7/—	9/—	7/6 7/—
III	7/—	9/— 9/6	7/—
IV	7/—	9/6	6/6 6/9
V	7/—	10/3 14/—	
VI	7/9 7/3	15/— 16/—	
VII	9/— 7/6	14/6 15/—	
VIII	8/9 8/3	14/6 15/—	
IX	8/6 8/3	14/6 14/3	
X	8/6 8/3	14/3 13/—	
XI	9/— 8/6	9/9	
XII	9/6 9/—	9/6 8/6	

i. do Genui (statki 6000/8000 ton).

Miesiąc	1935	1936	1937	1938
I	7/9 8/—	7/9 7/6	9/6 10/—	7/3 7/6
II	7/9 7/10½	7/9 7/6	9/6	7/—
III	8/—	7/6	10/— 9/10½	7/9
IV	8/6	7/6 7/3	10/—	7/9
V	9/6 10/—	7/9 7/6	13/—	
VI	9/3 9/6	7/9 7/6		
VII	9/6	7/9 7/6	13/6	
VIII	9/3	8/— 7/9	—	
IX	10/—	8/3 7/9	—	
X	11/6 12/—	8/6 8/3	11/6 11/9	
XI	10/— 10/3	8/9 8/6	10/6 9/9	
XII	9/—	9/6 9/—	8/6 8/—	

j. do Amsterdamu/Rotterdamu (statki ca. 3000 ton).

Miesiąc	1937	1938
I	5/9 6/6	5/6 5/—
II	6/— 6/9	5/— 4/9
III	5/6 6/3	5/— 4/6
IV	5/9 5/7½	4/7½
V	7/6	4/6 4/3
VI	7/6 8/—	
VII	7/3 7/6	
VIII	7/6 7/—	
IX	7/3	
X	7/3 6/9	
XI	6/6 6/3	
XII	5/9	

6. „Daily Freight Register" z dnia 4. I. 38. daje następujący obraz sytuacji na rynku frachtowym w roku 1937-ym:

„Fala pomyślnej koniunktury, która przepłynęła przez żeglugę trampową w pierwszych 10 miesiącach roku ubiegłego, przeszła największe oczekiwania armatorów. Stawki frachtowe w wielu wypadkach były dwa lub trzy razy większe od stawek r. 1936. Interesa wykazywały duży rozwój, któremu towarzyszyły nienormalnie duże zakupy rudy, stali, złomu, surowców itp., potrzebnych dla ponownego zbrojenia się świata, a Europy przede wszystkim".

„Wzrost pracy ciężkiego przemysłu spowodował wyjątkowo duże zapotrzebowanie na węgiel, i to do tego stopnia, że zaszła obawa braku węgla na rynku. Produkcja naturalnie otrzymała duży bodziec, a ilość wydobytego węgla w Anglii w roku ubiegłym zwiększyła się o przeszło 12 milionów ton".

„Zwiększony eksport węgla z Anglii i krajów europejskich wydobywających węgiel zbiegł się z mocną tendencją dla ładunków powrotnych i spowodował zwyżkę frachtów nienotowaną od roku 1930".

„Jednak w jesieni sprawy przyjęły inny obrót, wiele czynników łącząc się załamało ogólną sytuację, a to z takim rezultatem, że dużo istotnych zdobyczy stracono tak na eksportowym, jak i na importowym rynku frachtowym. Międzynarodowa polityka i nieustabilizowane finanse zahamowały handel cierpiący już od nadmierine wysokich frachtów, natomiast rozpoczęcie na nowo na wielką skalę przewozów pszenicy z Rosji i Zatoki Meksykańskiej wywarło wpływ na rynki zbożowe świata".

„W październiku spadek był nieco zahamowany przez zwiększenie popytu na tonaż dla ładunków złomu w Stanach Zjednoczonych, jak również frachtowanie statków dla zboża z Zatoki Meksykańskiej. Już w listopadzie tonaż trampowy poszukiwał zatrudnienia w prawie każdej części świata i znowu rozpoczęły się długie podróże w balaście łącznie z podróżami z Brazylii i Argentyny do Południowej Afryki i Australii, a także do Zatoki Meksykańskiej, portów atlantyckich Stanów Zjednoczonych i do Chili.

Brak dostatecznego eksportu łącznie z zanikiem ruchu statków w balaście do Argentyny spowodował zwiększenie ofert na tonaż dla australijskiej pszenicy nowego zbioru, skutkiem czego stawki frachtowe szybko obniżyły się poniżej normalnego poziomu co najmniej o szyling, a spadek ten osłabił każdy odcinek rynku Dalekiego Wschodu.

Jednak dobra koniunktura w pierwszych dziesięciu miesiącach spowodowała, że przeciętny fracht za rok 1937 był bardzo wysoki w porównaniu do lat ubiegłych. Rok ten był na rynku frachtowym rokiem chwalebnym, lecz z mniej chwalebnym zakończeniem.....

„Wznowienie handlu z Italią zwiększyło eksport węglowy Anglii, lecz rewolucja hiszpańska zatamowała prawie całkowicie handel z tym krajem, a wojna chińsko-japońska przy-

czyniła się do wyjątkowo wysokich stawek płaconych za wynajęcie time-charterów do tych krajów. Z innych dodatnich stron roku ubiegłego należy podkreślić ponowienie transportów pszenicy i kukurydzy ze Stanów Zjednoczonych, bardzo duży ruch z rudą do Anglii, krajów Europy oraz wyjątkowo duży ruch statków z żelazem i złomem ze Stanów Zjednoczonych".

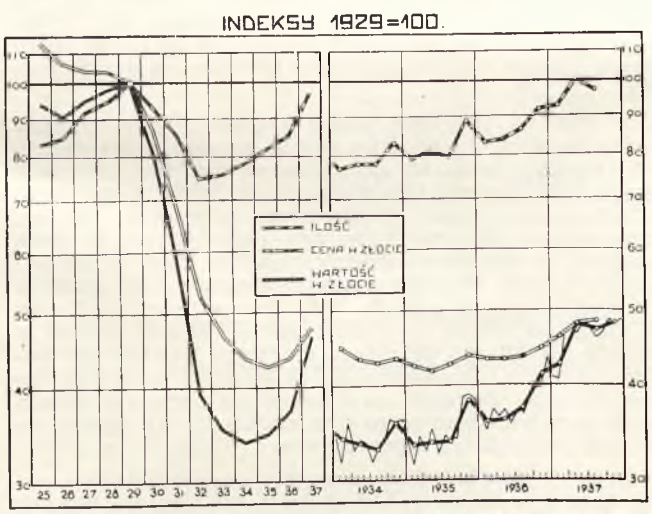
„W roku ubiegłym rząd brytyjski nie był wzywany do płacenia subwencji statkom, jakkolwiek suma nie przekraczająca £ 2.000.000 była wyznaczona w tym celu w trzecim i ostatnim roku. Indeks frachtowy Chamber of Shipping w roku 1937 przewyższył indeks roku 1929, przyjęty za podstawę do płacenia subwencji, wykazywał najmniejszą liczbę w lutym: — 130,92, a największą we wrześniu: 172,22".

„Brytyjski przemysł żeglugowy zobowiązał się wobec rządu angielskiego, opierając się na zdrowych ekonomicznych zasadach, zastosować się do zarządzeń The Tramp Association Committee. Program tych zarządzeń, który wejdzie w życie od 1 stycznia 1938 r., obejmuje rozszerzenie minimalnych stawek frachtowych również na inne rynki, normuje potrzebny tonaż, jak również nakłada kary za niestosowanie się do zarządzeń powyższego komitetu. Do powyższego programu przyłączyło się 90% brytyjskiej żeglugi trampowej, linie regularne też zamierzają się do niego dołączyć. Armatorzy innych krajów również popierają ten program".

„W ubiegłym roku tonaż unieruchomiony całego świata spadł poniżej 3%. Większość tego tonażu była własnością amerykańskich armatorów i została stopniowo zmniejszona sprzedażą statków na złom. Znaczne podniesienie cen na statki wstrzymało chwilowo rozbiórkę starych statków i spowodowało, że liczba statków pływających była w roku tym większa od roku poprzedniego".

7. Polepszenie sytuacji na rynku frachtów morskich, obserwowane zwłaszcza w trzecim kwartale roku 1937-go, jest konsekwencją zwiększenia się rozmiarów handlu światowego międzynarodowego.

RUCH HANDLU MIĘDZYNARODOWEGO



WYKRES Z „BULLETIN MENSUEL DE STATISTIQUE" 1938. Nr. 2

Niżej podajemy indeksy dla tego handlu, obliczone przez biuro studjów ekonomicznych Ligi Narodów na podstawie: 1929 = 100*).

Rok	Indeks wartości w złocie	Indeks ceny w złocie	Indeks objętości (ilość)
1929	100,0	100,0	100,0
1930	81,0	87,0	93,0
1931	57,9	67,5	85,5
1932	39,1	52,5	74,5
1933	35,2	46,5	75,5
1934	33,9	43,0	78,6
1935	34,7	42,0	82,3
1936	37,4	44 0	85,4
1937	46,2	47,5	96 6

*) Ostatnie cyfry objętości handlu międzynarodowego z „Biulletin Mensuel de Statistique", Genève, 1938, No. 6, str. 263.

Kwartały	Indeks wartości w złocie	Indeks ceny w złocie	Indeks objętości (ilość)
1936			
I	35,5	43,0	82,6
II	35 9	43,0	83,5
III	37,1	44,0	84,3
IV	41,0	45,0	91,1
1937			
I	42 7	46,5	91,8
II	41,5	48,0	99,0
III	46 6	48,5	96 1
IV	48,1	48,0	100,0
1938			
styczeń	42 0 } 41 8	} 47,5	} 88.0
luty	40,1		
marzec	43,1		
kwiecień	39,9	.	.

8. Dla wykorzystania tonażu statków miarodajnym jest objętość handlu światowego. Otóż objętość ta wzrosła w takim stopniu, że nie bacząc na jednoczesne zwiększenie się tonażu, tak rozporządzalnego, jak też i aktywnego, stosunek objętości handlu zagranicznego do tonażu osiągnął poziom roku 1929-go, jak wykazuje podane niżej zestawienie, w którym podano: indeks objętości handlu międzynarodowego światowego; rozporządzalny i aktywny tonaż floty handlowej i obliczono indeks stosunku handlu światowego do tonażu floty handlowej światowej:

Rok	Objętość handlu światowego	Tonaż rozporządzal. floty świat. na 30 VI		Tonaż unieruchomiony	Tonaż aktywny		Stosunek ilości handlu światowego do tonażu	
		milj BRT.	%		milj. BRT.	%	rozporządz.	aktywnego
1929	100,0	68 074	100,0	3 427	64 647	100,0	100,0	100,0
1930	93,0	69 607	102,3	5 565	64 042	99,0	90,9	93,9
1931	85,5	70 131	103,0	10 755	59 376	91,8	83,0	93 1
1932	74,5	69 734	102.4	14 233	55 501	85,9	72,8	86,7
1933	75 3	67 920	99.8	11 748	56 172	86 9	75,7	86,9
1934	78.6	65 577	96.3	7 700	57 877	89.5	81.6	87 8
1935	82,3	64 886	95.3	5 536	59 350	91,5	86 4	89,9
1936	85.9	65 064	95,6	4 200	60 684	94,1	89,9	91,3
1937	97,6	66 286	97,4	1 755	64 531	99.8	100,2	97 7

Nie należy wszakże zapominać, że absolutne cyfry nie dają tu należytego odpowiadającego rzeczywistemu stanowi rzeczy obrazu stosunków, gdyż przez bardzo szybko postępującą modernizację floty handlowej wydajność przewozowa każdej jednostki żeglugowej w międzyczasie bardzo znacznie się zwiększyła.

W każdym razie na podstawie tych obliczeń można twierdzić, że w roku 1937-ym wykorzystanie floty handlowej powinno było znacznie się poprawić.

9. Dostatecznie bliskie do wyników podanych w p. 8 są wyniki obliczenia stosunku objętości handlu międzynarodowego do ruchu statków morskich, przeprowadzone przez nas na podstawie indeksu ruchu statków morskich podanego przez „Economist"*).

Stosunek ten charakteryzujący wykorzystanie pojemności statków floty handlowej przedstawiał się następująco:

Rok	Indeks ruchu statków „Economist"		Indeks objętości handlu międzynarodowego	Indeks wykorzystania pojemności floty handlowej
	1935 = 100	przeliczony 1929 = 100		
		r	o	o/r
1929	108,5	100,0	100,0	100,0
1930	107,0	98,6	93,0	94,3
1931	97 5	89 9	85,5	95,1
1932	94,5	87,1	74,5	85.5
1933	96,0	88,5	75,5	85,3
1934	98,0	90,3	78.6	87,0
1935	100,0	92,2	82,3	89,3
1936	102 0	94.0	85,9	91,4
1937	108,5	100,0	97,6	97.6
1938				
styczeń	105,5	97,2 } 96,5	} 88.0	} 91,2
luty	106,5	98,2		
marzec	102.0	94,0		
kwiecień	105,0	96,8	.	.
maj	103,0	94,9	.	.

*) P. „Economist", Trade Supplement, Nr. 18, z 25. VI. 38, str. 19

10. Nieco odmienne rezultaty otrzymuje się przy użyciu cyfr niemieckich, gdy korzystając z podanych „Statistisches Jahrbuch“ 1937, str. 122 liczb: a) przewozu morskiego ładunków masowych i b) ruchu statków (dla 13 krajów, ca. 80% floty światowej), obliczymy stosunek: a/b — tonażu ładunków do tonażu statków, charakteryzujący wykorzystanie pojemności statków:

Rok	Przewóz morski ładunków masowych		Ruch statków	Wykorzystanie pojemności statków	
	milj. ton	a	b	a	b
		1927/1929=100	1927/1929=100	1927/1929=100	1929=100
1928	235 8	96,8	95,5	101,2	103,6
1929	252,8	107,6	109,9	97,7	100,0
1930	232,9	100,1	109,1	91,9	94,1
1931	200,7	86,3	101,9	84,8	86,8
1932	176,3	75 8	93,8	80,8	82,7
1933	178,1	76,5	98.·	78,0	79,8
1934	187,9	81,1	102,7	79,0	80,9
1935	191,3	82,5	105,8	78 0	79,8
1936	192 4	83,0	108,1	76,2	78,0
I. półrocze 1937	—	88,5	112,2	79.0	80,9

Zestawienie wykazuje polepszenie sytuacji już w pierwszym półroczu roku 1937-go. Liczb za drugie półrocze na razie brak.

11. Dla przybliżonej oceny finansowej sytuacji, a w szczególności wpływów za frachty dla żeglugi handlowej — za więcej miarodajny, aniżeli stosunek objętości handlu międzynarodowego do ruchu statków należałoby uważać stosunek do tegoż ruchu — „wartości“ handlu międzynarodowego.

W szczególności dla warunków żeglugi polskiej ciekawym jest stosunek „wartości“ obliczonej w złocie, gdyż w podobnym obliczeniu eliminuje się wpływ spadku funta angielskiego, wpływ, skażający w indeksach frachtowych angielskich obraz rzeczywistości dla żeglugi krajów ze stabilizowaną walutą.

Przyjmując za podstawę obliczeń: indeks wartości w złocie handlu zagranicznego i indeks „Economist“ dla ruchu statków, otrzymamy zestawienie następujące:

Rok	Indeks wartości w złocie handlu zagranicznego	Indeks ruchu statków „Economist“	Indeks charakteryzujący stosunek wartości handlu do ruchu statków
	w	r	i = w/r
1929	100,0	100.0	100 0
1930	81,0	98,6	82,2
1931	57,9	89,9	64.4
1932	39,1	87,1	44,9
1933	35,2	88,5	39,8
1934	33,9	90,3	37,5
1935	34,7	92,2	37.6
1936	37,4	94,0	39 8
1937	46,2	100,0	46,2
1938			
styczeń	42,0	97,2	43,2
luty	40,1	98,2	40,8
marzec	43,4	94,0	46,2
kwiecień	39,9	96,8	41,2

Z porównania zestawienia tego z zestawieniem podanym w p. 9. można osądzić, że gdy objętość towarów przewożonych na statkach w odniesieniu do ruchu statków, czyli zależne od tego stosunku wykorzystanie pojemności statków dla przewozu towarów, w roku 1937-ym było zaledwie o 2,4% niższe od roku 1929-go, to stosunek wartości handlu towarowego w odniesieniu do ruchu statków w roku 1937-ym był o 53,8% niższy, aniżeli w roku 1929-ym.

Poza tym widzimy, że w kwietniu roku bieżącego indeks wykazujący wykorzystanie pojemności statków w odniesieniu do wartości przewożonych towarów znacznie się obniżył i spadł o 5 punktów, czyli o 10,8% w stosunku do przeciętnego za rok 1937.

Wysokość frachtów płaconych za przewożone towary winna być zależna od wartości przewożonych towarów, dlatego też w przybliżeniu można przyjąć, że wysokość frachtów winna być prawie proporcjonalna indeksowi stosunku wartości handlu międzynarodowego do ruchu statków.

Jeżeli ten obliczony przez nas indeks (i=w:r) zestawimy z indeksem frachtów morskich „Economist“, przeliczonym na podstawie 1929 = 100 dla funta złotego, a poza tym obliczymy stosunek indeksu frachtowego do indeksu (i=w:r), to otrzymamy tabelę następującą:

Rok	Indeks frachtów morskich „Economist“ dla funta złotego	Indeks stosunku wartości handlu międzyn. do ruchu statków	Stosunek pierwszego indeksu do drugiego
	f	i = w : r	n = f : i
1929	100,0	100.0	1 00
1930	81.7	82,2	0,99
1931	77,3	64,4	1. 0
1932	56 4	44.9	1,26
1933	51 4	39,8	1,29
1934	47,2	37,5	1,26
1935	46,1	37.6	1,23
1936	53,0	39,8	1,33
1937	79,8	46,2	1 73

Z badania tej ostatnie tabeli zdawało by się należy wnioskować, że gdy w latach ubiegłych od roku 1931 do roku 1936-go po spadku funta angielskiego (gdy frachty spadły mniej, aniżeli wartość przewożonych towarów), nastąpiła stabilizacja stosunku frachtów do wartości przewożonych towarów, to w roku 1937-ym stabilizacja ta została naruszona i na skutek zanadto szybkiego wzrostu zapotrzebowania na tonaż statków, frachty wzrosły nieproporcjonalnie wysoko w odniesieniu do wzrostu wartości towarów. *) W wyniku — niepomiernie szybki spadek frachtów w ostatnich miesiącach roku ubiegłego i w pierwszych miesiącach roku 1938.

Dla pierwszych miesięcy roku 1938-go otrzymujemy:

	f.	i.	n = f:i.
I	67,6	43,2	1,56
II	64,4	40,8	1,58
III	62,2	46,2	1,35
IV	61,7	41,2	1,50

Trudno teraz powiedzieć, czy jesteśmy u końca spadku, czy nastąpi zniżka do poziomu roku 1936-go lub nawet 1935-go, czy też frachty ustabilizują się na poziomie nieco wyższym. Opinie fachowców w tym kierunku są bardzo rozbieżne.

12. Tak na przykład, znany angielski armator Lord Essendon wyrażał w marcu br. zdanie, że przy zaznaczającej się od początku roku 1938-go zniżkowej tendencji frachtów morskich, nie może być mowy o rozpoczęciu się nowego kryzysu żeglugowego; raczej, zdaniem jego, należało by uważać, że żegluga w obecnej chwili znajduje się w okresie „between the seasons“, w okresie przejściowym, który wkrótce zostanie zamknięty nowym okresem wysokich frachtów. Nie podziela tego optymistycznego poglądu były Prezes Board of Trade, Lord Runciman, który na konferencji właścicieli stoczni w Newcastle oświadczył, że sytuacja żeglugi jest całkiem poważnie zagrożona i że stocznie nie mogą liczyć na poważniejsze zamówienia. Zwracał Lord Runciman przy tym uwagę, że wiele nawet wkrótce przed tym ukończonych i dostarczonych ze stoczni statków unieruchomiono.

Półroczny prawie stale postępujący spadek frachtów, ponowne unieruchomienie znacznej ilości statków, dla których nie można było znaleźć zatrudnienia — są symptomatami, usprawiedliwiającymi raczej pesymistyczne przewidywania Lorda Runcimana, a to zwłaszcza w odniesieniu do żeglugi trampowej, gdy z drugiej strony, żegluga regularna wykazuje na razie więcej odporności i zawdzięczając dobrym finansowym wynikom roku 1937-go — ujawnia większą stabilizację stosunków, a nawet w niektórych kierunkach tendencje rozwojowe.

W żegludze trampowej od początku roku bieżącego zaznaczył się bardzo szybki wzrost tonażu statków unieruchomionych z braku zatrudnienia.

Na Łotwie na przykład, już 9. IV. sygnalizowano ca 25% tonażu unieruchomionego, tak samo w Estonii na 1. IV. unieruchomiony tonaż wyniósł ca 45.000 BRT., czyli ca 25% całej floty handlowej estońskiej.*)

*) Wzrost indeksów w ostatnich dwu latach przedstawiał się w procentach następująco:

	f	i
1935/1936	15,0%	5,9%
1936/1937	50,6%	16,1%

*) „Nachrichten für Aussenhandel“ z 9. IV. 1938.

W Szwecji tonaż unieruchomiony przedstawiał się następująco:*)

Data	Ilość statków	BRT.	TDW.
1. XII. 1937	2	4 901	3 156
1. I. 1938	4	6 583	6 350
1. II. „	40	54 309	76 545
1. III. „	78	101 524	146 208
1. IV. „	74	99 531	150 668
1. V. „	71	109 480	163 737

W portach Wielkiej Brytanii i Irlandii w ostatnich trzech miesiącach roku 1937-go od 1. X. 37 do 1. I. 38 tonaż unieruchomionych statków zwiększył się o 75.137 NRT, czyli o 75,5% wynosząc:**)

	liczba statków	NRT
1. stycznia 1937	121	212.435
1. kwietnia 1937	77	90.345
1. lipca 1937	47	61.225
1. października 1937	75	99.496
1. stycznia 1938	113	174.633

W liczbie unieruchomionych statków od lipca r. ub. do stycznia 1938 — przeważająca ilość jest statków hiszpańskich — 27 statków o 77.070 NRT.

Wedle obliczenia angielskiego na 1-go maja roku bieżącego w poszczególnych krajach unieruchomiony tonaż przedstawiał się następująco:***)

	Tonaż floty BRT.	Unieruchomiono statków parowych i motorowych BRT.	%
Anglia	17 436 000	420 000	2,—
Stany Zjednoczone	11 788 000	1 348 000	11,—
Norwegia	4 347 000	8 000	0,2
Japonia	4 061 000	—	—
Niemcy	3 928 000	42 000	1,—
Italia	3 174 000	151 000	5,—
Francja	2 844 000	183 000	6,—
Holandia	2 357 000	37 000	2,—
Grecja	1 855 000	64 000	4,—
Szwecja	1 494 000	210 000	14,—
Dania	1 118 000	5 000	0,4
wszystkie inne kraje	10 181 000	50 000	0,5
Razem:	64 583 000	2 518 000	3,9

W poprzednich latach procentowy stosunek tonażu unieruchomionego do całego tonażu posiadanego w Anglii, Niemczech, Szwecji i całym świecie wynosił:

Data	Anglia	Niemcy	Szwecja	Cały świat
30. VI. 1929	3,0	—	—	5 5
31. XII 1929	2 9	0,2	0,2	5,1
30. VI. 1930	7,7	5,1	0,9	8,6
31. XII. 1930	12,3	11,4	8,1	13,6
30. VI. 1931	16,2	16 0	6,9	16,4
31. XII. 1931	15,3	23,7	10,6	18,5
30. VI. 1932	18,1	30,5	8 9	21,2
31. XII. 1932	16,3	22,0	11,5	19,5
30. VI. 1933	17,1	18 0	8,5	18,5
31. XII. 1933	10,9	13,4	11,9	14,2
30. VI. 1934	9,7	7 2	4,8	12,6
31. XII. 1934	8,2	8,5	4,0	10,7
30. VI. 1935	5,5	4,3	3,7	8 5
31. XII. 1936	4,0	1,1	3,0	6,1
31. XII. 1937	0,6	1,0	3,0	3,0
30. IV. 1938	2,0	1,0	14,1	3,9

Do tonażu obecnie unieruchomionego nie zaliczono tu ca. 500.000 do 600.000 BRT. statków, które już tygodniami i miesiącami leżą u La Plata lub w innych portach amerykańskich w oczekiwaniu powrotnych ładunków.

Poza tym cyfry unieruchomionego tonażu podawane przez Niemcy, Norwegię, Grecję, Danię są nieco wyższe, niż w zestawieniu angielskim. Dlatego też w rzeczywistości tonaż unieruchomiony jest zapewnie wyższy, aniżeli podany w tym zestawieniu.

*) „Kommersiella Meddelanden", No. 23—24, 1937, No. 1, 3—4, 5, 1938.
**) „The Statist", 29. I. 38.
***) „Hamburge Fremdenblatt" z 21. V. 38.

13. By wstrzymać szybko postępującą bezczynność żeglugi handlowej, a w szczególności by zahamować szybki spadek frachtów morskich — angielska organizacja trampowa ponownie wysunęła projekt zawarcia specjalnego porozumienia — „Compensation Pool" — najprzód angielskich armatorów, później — porozumienia międzynarodowego, a to celem stworzenia funduszu wyrównawczego, z którego by można wypłacać odszkodowanie armatorom statków unieruchomionych.

W „The Times" z 8. IV. ogłoszono szczegóły projektu tego porozumienia opracowanego przez podkomitet Tramp Shipping Administrative Committee. Podkomitet składający się z pp. L. Andrew Common, R. J. James i Philip Runciman, jest zdania, że nie będzie wyraźnej poprawy na rynku frachtowym dopóki nie będzie przyjęty przez armatorów plan porozumienia, który skłoni ich do odrzucenia nierentownych stawek frachtowych. Podkomitet oświadcza, że „w obecnych warunkach dysproporcji między podażą i popytem na rynku frachtowym nadmierny wzrost stawek nie byłby ani usprawiedliwiony ani też pożądany, nie ma jednak powodu, aby armatorzy tonażu trampowego nadal utrzymywali w ruchu swe statki przy frachtach nieopłacalnych.

Zasada porozumienia polegać ma na utworzeniu stowarzyszenia, którego członkowie wpłacać będą pewien odsetek wszelkich otrzymywanych przez nich frachtów z tytułu charterów zawartych po wejściu w życie tego porozumienia, do wspólnej kasy, z której wypłacać się będzie zgóry ustalone odszkodowanie statkom unieruchomionym i w ten sposób stworzy się zachętę dla armatorów do powstrzymywania się od frachtowania po stawkach nierentownych.

Komitet pisze: „Winno to dać w wyniku automatyczne wzmocnienie frachtów, z którego skorzystają wszyscy członkowie. Poprawa ta winna nastąpić nie tylko we frachtach brutto, ale również we frachtach netto, tj. po potrąceniu odsetek płaconych do związku, gdyż oczywiście armator nie zaakceptuje stawki dopóki się nie przekona, że odnajęcie statku da mu przynajmniej tyle, ile otrzymałby od związku w formie kompensaty za unieruchomienie statku".

„Głównym celem porozumienia jest usiłowanie zapewnienia żegludze tej równowagi, której brak jej było dotychczas, zapobieżenie stratom oraz stworzenie mocnych podstaw dla prywatnej inicjatywy armatorów dążącej do zdobycia rentowności".

„Uwzględniając istniejące już uzgodnienia dotyczące frachtów minimalnych, porozumienie ani ustala stawek frachtowych, ani kontroluje ruchu statków. Nie krępuje również swobodnego dysponowania statkami i każdy armator ma wolną rękę w swoich staraniach o zdobycie wyższych stawek frachtowych, niż otrzymują je konkurencje — armatorzy brytyjscy lub obcy. Każdy armator zachowuje pełną niezależność i swobodę akceptowania jakichkolwiek stawek frachtowych. Może on dowoli utrzymywać swe statki w ruchu albo je unieruchamiać bez zezwolenia „Tramp Shipping Administrative Committee".

„Pool obejmie wszystkich armatorów tonażu trampowego zatrudnionego w handlu zamorskim, a do współpracy będą również zaproszone towarowe linie regularne. Jeżeli znajdzie się dostateczne poparcie u armatorów brytyjskich to niezwłocznie podjęte będą kroki celem zapewnienia współpracy innych naradowości. Proponuje się, aby program porozumienia przeprowadzony był przez związek lub korporację będącą pod nadzorem Komitetu Administracyjnego dla Żeglugi Trampowej".

„Nie będzie się jednak wykonywało tego planu, jeżeli Komitet przekona się, że nie wywołał on u armatorów brytyjskich takiego przyjęcia, którby zapewnił jego skuteczność. Dalej, gdyby plan ten wprowadzono w życie, a następnie dla jakiegokolwiek powodu okazałoby się, że nie wychodzi on na korzyść ogółowi członków, to Komitet będzie miał prawo zawiesić wykonywanie tego porozumienia albo ogłosić jego wygaśnięcie".

„Nie przewiduje się, aby porozumienie to mogło wzmóc podaż ładunków dla armatorów, lecz jest nadzieja, że te interesy, które są do zrobienia nie będą robione ze stratą. Projekt przepisów przewiduje, że porozumienie winno być rozwiązane przez Komitet skoro członkowie reprezentując 75% zapisanego tonażu tego zażądają. Satut przewiduje również warunki, w których można zrezygnować z członkostwa".

Przyjmując, że 10% całego brytyjskiego tonażu trampowego może zostać unieruchomione i wychodząc z założenia, że będzie pobierana opłata w wysokości 1% od frachtów brutto, a 1½% od stawek timecharter'ów, opierając się przy tym na cyfrach opublikowanych za rok 1935 i dotyczących

zarejestrowanego tonażu brytyjskich trampów i pobranych przez te statki frachtów brutto, projekt oblicza, że odszkodowanie za unieruchomienie statków mogło by wynosić sh. 12/3 od BRT. rocznie, czyli około sh. 7/3 od TDW. rocznie.

Wpisowe przewidziane na dwie gwineje (czyli sh. 42/— od statku dało by fundusz początkowy. Proponuje się. aby wysokość odszkodowania na początku była wymierzona tak, by pokrywała jedynie koszta unieruchomionego statku. Wysokość opłat byłaby zmienna i dostosowana do zmiennych warunków. Komitet miałby prawo wykluczenia z porozumienia albo żądania unieruchomienia każdego statku, który w jego mniemaniu nie może konkurować z racji swego wieku lub urządzeń nieodpowiadających warunkom konkurencyjności. By stworzyć zachętę do rozbiórki na złom nadmiernego albo nieodpowiedniego tonażu Komitet posiadał by prawo uzgodnienia z armatorem, że po sprzedaży statku na złom, odszkodowanie będzie wypłacane jeszcze za pewien dalszy umówiony okres, względnie mógłby Komitet wypłacić pewną ustaloną kwotę jako zachętę do rozbiórki statku na złom.

Odszkodowania będą otrzymywać statki tylko od 8-ej doby, rozpoczynając od daty unieruchomienia statku.

Po ogłoszeniu tego projektu „Daily Telegraph" z 8. IV. pisał m. in. co następuje:

„Założenie poolu do płacenia odszkodowania armatorom statków trampowych dla wyrównania uwiązanego tonażu jest zalecone przez Podkomitet „Tramp Shipping Administrative Committee....".

„Ze względu na nagły spadek stawek frachtowych, który rozpoczął się w październiku r. ub. i który nadal postępuje, stało się nieodzowne szybkie uporządkowanie tonażu, aby uniknąć tego, co zepchnęło brytyjski tramping parę lat temu na brzeg ruiny".

„Pozostaje do stwierdzenia, w jakich rozmiarach kraje łącznie z Francją, Niemcami, Italią, Danią, Grecją, Holandią i Szwecją są gotowe do przystąpienia do tego planu poolu, opracowanego przez brytyjski Podkomitet".

„Jasnym jest, że plan tego rodzaju może dać wyniki dodatnie tylko wtedy, jeśli zostanie oparty na międzynarodowej współpracy".

Otóż, jak już teraz można wynotować, plan ten bynajmniej nie spotkał się z przyjęciem przychylnym we wszystkich krajach.

Już 11. IV. można było w „Financial News" czytać, że plan ten jest mocno krytykowany przez holenderski „Telegraf", który sądzi, że zaprojektowany program porozumienia popiera budowę nowych statków, a jednocześnie wstrzyma armatorów posiadających stare statki od sprzedawania ich na szmelc, gdyż będą za unieruchomienie tych statków otrzymywali odszkodowanie. Stworzy się w ten sposób sztuczną sytuację w przemyśle.

Porozumienie, zdaniem „Telegraaf'u" nie będzie skuteczne bez równoczesnego ograniczenia budowy nowych statków i bez uzgodnienia środków, któreby przeciwdziałały hamowaniu rozbiórki statków na złom.

Holenderscy armatorzy, jak się wydaje, na razie do projektu porozumienia odnoszą się z wielką wstrzemięźliwością.

Wedle „Nachrichten für Aussenhandel" z 12. IV. 38, w kołach Bałtyckiej Konferencji plan zawarcia poolu spotyka się z poważnymi zastrzeżeniami. Wskazuje się tam, że armatorzy, posiadający nowe dobrze wyposażone statki praktycznie przez udział w poolu pociągnęte zostaną do świadczeń na korzyść starych statków nadających się li tylko na sprzedaż na złom. Poza tym zawarcie porozumienia będzie zachętą do budowy nowych statków, gdyż statkom w każdym razie gwarantowane będzie otrzymanie chociażby by minimalnych wpływów. Proponuje się więc celem zapobieżenia tym obawom, wprowadzić przepisy przewidujące ograniczenie budowy nowych statków, a z drugiej strony — ograniczające też wiek statków, korzystających ze świadczeń poolu.

Wedle tychże wiadomości, greccy armatorzy na ogół plan poolu przyjęli przychylnie.

13. W zgodności z ożywieniem się handlu międzynarodowego, którego indeks objętości w roku 1937-ym wzrósł w odniesieniu do roku 1936-go o 13,6%, ogólny ruch żeglugi w krajach skandynawskich (z wyjątkiem Danii, dla której brakuje cyfr), bałtyckich i Niemczech, jak wykazuje niżej umieszczone zestawienie ruchu statków na wejściu i wyjściu w poszczególnych krajach, obliczone w cyfrach przeciętnych wyrażonych w tysiącach BRT, — wzrósł w roku 1937-ym o 12,0% w odniesieniu do liczb roku 1936-go:

Rok kwartał	Polska	Niemcy	Szwecja	Norwegia	Finlandia	Łotwa	Litwa	Estonia	Razem	Indeks 1929-100
1925	12	3 571	1 767	593	448	241	54	95	6 781	75,0
1926	34	4 066	1 824	535	466	235	58	86	7 304	80 8
1927	70	4 240	2 101	597	556	294	72	90	8 020	88,7
1928	163	4 638	2 096	658	573	336	78	97	8 639	95,5
1929	241	4 678	2 396	701	557	311	84	86	9 044	100,0
1930	337	4 691	2 343	693	528	327	84	94	9 097	100 6
1931	443	4 221	2 197	624	460	244	74	105	8 368	92,5
1932	473	3 776	2 011	662	454	205	86	89	7 756	85,8
1933	568	3 838	2 173	679	548	246	100	97	8 249	91,2
1934	691	2 933	2 378	716	613	242	104	109	7 786	86,1
1935	761	3 025	2 517	708	649	238	115	113	8 186	90,5
1936	818	3 349	2 859	733	740	198	132	115	8 944	98,9
1937	940	3 868	3 099	797*)	779	263	141	130	10 017	110,8
1938										
I	951	3 926	2 532	.	451	181	105	108	.	.
II	858	3 221	2 243	.	354	124	96	80	.	.
III	949	.	2 527	.	389	118	113	105	.	.
IV	1 031	.	.	.	462	201	115	103	.	.

Jak wyżej wiedzieliśmy, ruch statków angielskich wedle indeksu, obliczonego przez „Economist" wzrósł wedle tego wskaźnika od roku 1936 — 94,0, do roku 1937 — 100,0 o 7,4%, przyczym w roku 1938-ym rozpoczął się spadek charakteryzujący się liczbami indeksu:

1938

I — 97,2
II — 98,2
III — 94,0
IV — 96,8

W marcu więc wskaźnik ten obniżył się do wysokości przeciętnego za rok 1936-ty.

14. W roku 1937-ym tonaż nowych statków, znajdujących się w budowie w dalszym ciągu szybko wzrastał.

Tonaż ten obliczany wedle danych Lloyds Register of Shipping na koniec grudnia każdego roku stanowił (w tysiącach BRT):

Rok	Anglia (bez dominiów)	Stany Zjednoczone	Niemcy	Francja	Szwecja	Dania	Norwegia	Wszystkie kraje razem
1928	1 243	48	382	162	99	83	28	2 618
1929	1 560	158	253	167	98	105	43	3 111
1930	909	232	218	174	146	108	21	2 326
1931	401	208	104	164	95	52	16	1 403
1932	226	60	80	102	59	21	10	766
1933	332	12	23	91	65	25	8	757
1934	597	20	140	121	60	79	16	1 252
1935	743	33	254	56	95	61	17	1 543
1936	964	110	408	67	124	76	20	2 251
1937	1 125	204	369	69	129	100	43	2 900

Na koniec poszczególnych kwartałów roku tonaż ten przedstawiał się w liczbach następujących:

1937								
I	1 014	153	353	72	112	93	39	2 452
II	1 200	199	417	67	139	96	32	2 883
III	1 105	216	383	70	114	103	37	2 902
IV	1 125	204	369	69	129	100	43	2 900
1938								
I	1 089	172	370	75	120	92	46	2 895

Liczby powyższe uzupełniają się liczbami tonażu statków spuszczonych na wodę w poszczególnych wyżej wymienionych

*) Ostatnie cyfry z „Bulletin mensuel de Statistique" 1938. Nr. 6„ str. 287. Dla Niemiec, Szwecji, Norwegii, Finlandii i Estonii wykaz obejmuje wyłącznie statki z ładunkiem; dla Polski, Łotwy i Litwy tak z ładunkiem jak i próżne.

krajach, w poszczególnych okresach (w tysiącach BRT), wedle danych Lloyd's Register of Shipping:

Rok	Anglia (bez dominiów)	Stany Zjednoczone	Niemcy	Francja	Szwecja	Dania	Norwegia	Wszystkie kraje razem	
								Ilość statków	1000 BRT
1928	1446	91	376	81	107	139	10	869	2699
1929	1523	126	249	82	107	111	40	1012	2793
1930	1479	247	246	101	132	137	54	1084	2889
1931	502	206	104	103	113	126	18	596	1617
1932	188	144	81	89	43	22	11	307	727
1933	133	11	42	34	61	34	10	330	489
1934	460	25	74	16	50	62	19	536	967
1935	499	33	226	43	106	122	26	649	1302
1936	856	112	380	39	154	98	33	999	2118
1937	921	239	436	27	161	131	42	1101	2690

W poszczególnych kwartałach roku tonaż statków spuszczonych na wodę przedstawiał się następująco:

1937									
I	176	25	98	2	30	14	6	195	479
II	253	46	122	23	41	27	7	269	720
III	266	36	103	—	32	37	9	291	676
IV	223	125	106	—	56	53	19	269	774
1938									
I	180	42	122	35	37	37	11	235	626

Zestawienie powyższe wskazuje, że stocznie światowe zajęte były w roku ubiegłym tak dobrze, jak w latach 1928/1930 i że start ku sezonowi budowlanemu roku 1938-go wróży stoczniom perspektywy bardzo dobre, a to nie bacząc na znaczny wzrost kosztów budowy.

W szczególności prawie w pełni wykorzystane były w roku ubiegłym stocznie angielskie, niemieckie i skandynawskie.

Zamówienia nowe na razie wpływają do stoczni w tempie nie zmniejszonym a w szczególności stocznie niemieckie, na przykład*), są zajęte i mają robotę na podstawie już przyjętych zamówień na rok 1939-ty. W pierwszym kwartale roku 1938-go wpłynęło zamówień na 25 statków o pojemności 55.885 BRT., tak, że obecnie w robocie jest na niemieckich stoczniach 1.086.000 BRT.

Sytuację budownictwa okrętowego angielskiego na początku roku bieżącego tak określono w czasopiśmie „The Statist" (z 15. I. 38):

„Lekki spadek, który nastąpił w ostatnim kwartale 1937 roku w tonażu floty handlowej w budowie według danych Lloydu, nie powinien powodować pesymizmu co do przyszłości przemysłu budowy okrętów. Chociaż tu i ówdzie się zjawi pustka na stoczniach, spadek liczby noworozpoczętych statków trampowych częściowo wyrówna się zamówieniami na tankowce i statki dla linii regularnych, a silniejsza tendencja frachtowa od końca roku ubiegłego — łącznie z możliwościami, jakie zawiera „Plan Współpracy Trampowej" — wróży dobrą przyszłość, gdy wysokie obecnie koszty budowy statków handlowych, na które zbrojenia wpływają więcej, niż na większość innych kosztów przemysłowych — okażą tendencję zniżkową.

Odsetek tonażu w budowie przeznaczonego na zarejestrowanie zagranicą, albo na sprzedaż wzrasta; jest to dobrym znakiem dla przemysłu. Przy końcu grudnia wynosił on 18,1%, czyli 204.000 ton wobec 15,3%, czyli 180.000 ten w końcu września. Mniej niż jedna czwarta tego tonażu jest przeznaczona dla Dominiów, a znaczną liczbę statków buduje się się między innymi dla Grecji, Norwegii, P o l s k i i Holandii. Tonaż budowany zagranicą w dalszym ciągu wzrasta.

Spadek w brytyjskim budownictwie okrętowym na eksport jest, porównując z sytuacją zagranicą, objawem niekorzystnym. Najwidoczniej przemysł ten stracił swoje rynki zbytu na korzyść innych.

Stało się to z powodów od samego budownictwa okrętowego niezależnych, jak na przykład, wykorzystywanie przez konkurencję zagraniczną układów kompensacyjnych i ograniczeń dewizowych".

*) Völkischer Beobachter", München, 15. IV. 1938 — „Frankfurter Zeitung" 14. IV. 38.

Budownictwo okrętowe w dalszym ciągu w wielu krajach otrzymuje wydajną pomoc przez subwencje państwowe.

We W ł o s z e c h nowa ustawa *) zwalnia od cła wprowadzenie zagranicznych surowców, materiałów i urządzeń koniecznych dla budowy statków. Za użycie do budowy materiałów krajowych otrzymują właściciele statków premie w rozmiarze połowy cła, które by należało płacić za materiały sprowadzane z zagranicy. Ustawa przewiduje subwencję na budowę statków — jeden miliard lirów, rozdzielony na 11 budżetowych lat w budżecie Ministerstwa Komunikacji.

W N o r w e g i i wedle sprawozdania Banku Państwowego**) od 1. stycznia do 1. marca roku 1938 przyznano 84 nowobudującym się statkom subwencji — 15.198.000 koron, przy czym cena kontraktowa budowy wynosi 72.366.000 koron, czyli subwencja stanowi 21% ceny budowy. W dwu wypadkach na modernizowanie statków przyznano razem 1.310.000 koron.

W S t a n a c h Z j e d n o c z o n y c h stocznie, otrzymując z jednej strony subwencję na budowę, sięgającą do 50% wartości budowy, z drugiej strony będą zajęte znacznie powyżej liczb podanych przez Lloyd's Register, gdyż w roku 1933-go połowa tonażu budowy statków wojennych oddana jest stoczniom prywatnym.

Subwencje na budowę udzielane są na podstawie „Marchante Marine Act" z 1936-go roku, ważność którego nadal pozostaje w sile.

Ustawa ta (nazwana też „The Ship Subsidy Bill") przewiduje udzielenie subwencji w wysokości łącznej do 200 milionów dolarów.

Zadaniem ustawy tej było: w pierwszym rzędzie, skasowanie do dnia 30. czerwca 1937 r. kontraktów pocztowych (które w roku 1936 kosztowały państwu 26 milionów dolarów) i zamiana tych kontraktów przez bezpośrednią subwencję przedsiębiorstwom żeglugowym.

Drugie zadanie ustawy — jest popieranie budowy statków, a to przez udzielanie subwencji do 50% kosztów budowy. W ramach tego programu 162 statki wybudowane podczas wojny przeznaczone są na rozbiórkę.

Przeprowadzenie całego programu subwencjonowania żeglugi zlecono osobnej komisji, prezesem której jest p. Józef Kennedy. Zadaniem tej komisji poza tym jest nadzór nad wynagrodzeniem załóg na statkach subwencjonowanych. Jednocześnie przydzielono komisji zadanie — sprzedaży lub wynajęcia 4-ch rządowych linii regularnych.

W ostatnim czasie*) ustawa ta została zmieniona o tyle, że zezwolono na udzielenie subwencyj nawet dla statków, które buduje się dla Stanów Zjednoczonych zagranicą pod warunkiem, że koszty budowy wynoszą mniej, aniżeli połowa kosztów budowy w kraju. W tym ostatnim wypadku subwencję ogranicza się do 50% kosztów budowy wydanych zagranicą.

Program rozbudowy przewiduje konieczność wybudowania 40 statków, które by mogły być używane też dla celów strategicznych.

Przy ostatniej zmianie ustawy został stworzony specjalny fundusz hipoteczny celem ułatwienia otrzymania kredytów na naprawę i przebudowę statków handlowych. Z tego funduszu udziela się kredytów na naprawę statków do 75% całkowitych kosztów, przy czym kredyty oprocentowane są 5%-ami, a spłacane są w przeciągu 20 lat.

Jako przykłady zastosowanie wyżej wymienionej ustawy można podać,*) że na przykład Dollar Line przy skasowaniu subwencyj pocztowych otrzymała subwencję na przeciąg 6 miesięcy po $7.000,— dziennie przy czym jednocześnie zgłosiła pretensję do rządu z tytułu odwołania subwencyj pocztowych na 5.900.000 $.

American Export Line otrzymała subwencję na budowę rocznie 10 statków na 5 lat po 1.200.000 $ rocznie. 4 statki z tej subwencji powinny być ukończone już w roku 1938.

We F r a n c j i nadal ustawa „Tasso" z 1934 roku utrzymana jest w sile na rok 1938, nie bacząc na to, że z powodu znacznego spadku franka warunki konkurencyjne żeglugi francuskiej znacznie się polepszyły. Natomiast ważność ustawy z sierpnia 1936 r. o wyrównanie armatorom strat wynikających z wprowadzenia nowych ustaw socjalnych nie została przedłużona na rok 1938.

*) „Münchener Neueste Nachrichten", z 20. IV. 38.
**) „Hamburger Fremdenblatt", z 14. IV. 38.
*) „Frankfurter Zeitung" z 18. V. 38.
*) „Frankfurter Zeitung", 1. II. 38.

W Belgii w 1936 r. udzielono przedsiębiorstwom państwowym bezprocentowych pożyczek na 160 milionów franków. Pożyczki te zwraca się do osobnego funduszu, który przeznaczony jest na cele subwencjonowania nowych budowli statków. Poza tym w roku 1937-ym przydzielono na subwencjonowanie eksploatacyj statków marynarki handlowej 25.000.000 franków.*)

W Anglii rząd udziela gwarancyj na kredyty przyznawane przy budowie statków dla zagranicy. Stocznie pry-
**) „Independence Belge", 24. IV. 37.
watne są w znacznym stopniu zatrudnione przy budowie statków wojennych.

Te kilka przykładów ilustrują sytuację. System subwencjonowania żeglugi w dalszym ciągu w całym świecie utrzymuje się i rozwija.

Znaczna zwyżka frachtów morskich w ubiegłym roku 1937-ym przyniosła przedsiębiorstwom żeglugowym tak dobre wyniki bilansowe, jakich już dawno w czasach kryzysu nie widziano.

Według Fairplay's Annual Summary of British Finance, dywidendy wypłacane przez towarzystwa żeglugowe angielskie w ostatnich latach przedstawiały się, jak następuje:

Rok	Dywidendy w %%-ach wypłacane przez towarzystwa		Amortyzacja w %
	liniowe	trampowe	
1930	5,28	3,89	1,74
1931	2 33	1,53	1,77
1932	1,88	1.58	2,00
1933	1,56	0,97	1,47
1934	1,98	1,42	0,56
1935	2,23	1,46	1,66
1936	2 79	2,00	3,37

Otóż obliczyliśmy netto-zyski i wynotowaliśmy dywidendy wypłacone przez te 20 towarzystw angielskich żeglugowych, których warunki bilansowe za rok 1937-my zostały dotychczas ogłoszone w poszczególnych numerach czasopisma „The Economist".

Nazwa przedsiębiorstwa żeglugowego	Rok 1937		Rok 1936	
	Zysk Ł	Dywidendy wypłac. %	Zysk Ł	Dywidendy wypłac. %
1. France, Fenwick	146 623	10	87 224	5
2. Isle of Man Steam	40 681	6	40 522	6
3. British Oil Shipping	126 985	20	34 558	—
4. Anchor Line	39 313	—	61 538	5
5. Lamport & Holt Line	172 152	5	43 614	—
6. Cairn Line of Steamships	44 538	—	16 771	—
7. Royal Mail Lines	743 055			
8. General Steam Na-		5	631 087	4½
vigation	61 256	12½	33 954	5
9. Court Line	341 276	25	51 705	—
10. Houlder Brothers & Co.	55 076	5	45 184	4
11. Union-Castel Mail	446 833	—	435 827	—
12. Cunard Steam Ship	57 841	—	56 662	
13. Cunard White Ship	1 271 830	—	559 873	—
14. Indo-China Steam	247 669	—	44 056	—
15. Jacobs (John I) & Co.	196 209	17½	64 469	7½
16. Clan Line Steamers	712 098	20	666 965	20
17. Britain Steamship	98 041	10	25 838	
18. India General Navigation	137 410	4	149 305	4
19. Brynmor Steamship	99 951	16	34 202	8
20. Nitrate Prod. Steamship	133 542	12½	64 303	7½
Razem:	5 172 379	—	3 147 658	—

Z zestawienia tego widzimy, że zysk towarzystw żeglugowych w roku 1937-ym przewyższał o 64,3% zysk z roku 1936-go, a dywidendy wypłacone były wyższe aniżeli w roku poprzednim.

Na podstawie zestawienia dat ogłaszanych periodycznie w „Fairplay" sprawozdań bilansowych poszczególnych towarzystw żeglugowych, możemy obliczyć za rok 1937-my dla 13 towarzystw żeglugowych stosunek zysku do kapitału zakładowego.

Nazwa Towarzystwa Żeglugowego	1937 rok		Stosunek zysku od kapitału zakładowego
	Kapitał zakładowy Ł	Zysk Ł	%
1. France, Fenwik	900 000	146 623	16,3
2. Isle of Man Steam	600 000	40 681	6,8
3. British Oil Shipping	156 250	126 985	81,3
4. Anchor Line	500 000	39 313	7,8
5. Lamport & Holt Line	947 560	173 152	18,2
6. Cairn Line	600 000	44 538	7,4
7. Royal Mail Lines	4 000 000	743 055	18,6
8. General Steam Navig.	747 500	61 256	8,2
9. Court Line	525 000	341 276	65,0
10. Houlder Brothers	900 000	55 076	6,1
11. Union Castle Mail	5 480 000	446 833	8,2
12. Cunard Steam Ship	8 070 261	57 841	0,7
13. Cunard White Ship	10 000 000	1 271 830	12,7
Razem:	33 426 571	3 547 4'9	10,6

Przeciętny więc stosunek zysku do kapitału zakładowego w wyżej wyliczonych towarzystwach żeglugowych angielskich wynosił w roku 1937-ym — 10,6%.

Stosunek zysku do kapitału zakładowego, oczywiście, nie daje dokładnego obrazu rentowności przedsiębiorstwa, lecz może służyć jedynie do przybliżonej charakterystyki zyskowności.

Jeżeli zamiast kapitału zakładowego obliczymy stosunek zysku w odniesieniu do kosztów inwestycji, to otrzymamy stosunek 7,0%.*)

Nazwa towarzystwa żeglugowego	Książkowa wartość inwestycji Ł	Zysk Ł	Stosunek zysku do inwestycji %
1. France, Fenwik	946 104	146 623	15,5
2. Isle of Man Steam	1 037 904	40 681	3,9
3. King Line	671 522	198 127	29,5
4. Anchor Line	1 434 567	39 313	2,7
5. Lamport & Holt Line	957 713	172 152	18,0
6. Cairn Line	520 111	44 538	8,6
7. Royal Mail Lines	3 347 128	743 055	22,2
8. General Steam Navig.	1 394 412	61 256	4,4
9. Court Line	1 070 257	341 276	31,9
10. Houlder Brothers	1 594 049	55 076	3,5
11. Union Castle Mail	11 422 669	446 833	3,9
12. Cunard Steam Ship	14 303 140	57 841	0,4
13. Cunard White Ship	13 040 823	1 271 830	9,8
Razem:	51 740 399	3 618 601	7,0

Wyniki bilansowe towarzystw żeglugowych trampowych (z wyjątkiem specjalnych tankowców itp.) na ogół są gorsze, aniżeli towarzystw liniowych. W wielu wypadkach można wynotować przestawienie się towarzystw trampowych na liniowe**), które zawdzięczając konferencjom mniej uzależnione są od wahań konjukturalnych.

15. Eksploatacja statków polskich, zawdzięczając okoliczności, że wydatki uskutecznia się w złotych polskich, a frachty pobiera się w dewaluowanych szylingach angielskich, znajduje się w warunkach gorszych, aniżeli w konkurencyjnych krajach z walutą dopasowaną do spadku funta angielskiego.

Wydatki na eksploatację w roku ubiegłym zostały zwiększone na skutek podwyższenia z dniem 1. VII. 37. uposażenia załóg.

*) Dla „Britisch Oil Shipping" — w „Fairplay" nie podano kosztów inwestycyj.

**) „Frankfurter Zeitung" z 5. IV. 38. artykuł: „Zuversichtliche Weltschifart".

Uposażenia te przedstawiają się obecnie, jak niżej:

Stanowoisk	Uposażenie miesięczne		Zwiększenie procentowe
	do 1. VII. 37	po 1. VII. 37	
	zł	zł	%
bosman	248	260	4,8
st. marynarz	211	220	4,5
mł marynarz	107	140	30,8
chłopiec	75	85	13,3
palacz	224	235	4,0
węglarz	195	205	5,1
kucharz	254	265	4,4

Średni stosunek uposażenia załóg pokładowych i maszynowych w krajach bałtyckich i skandynawskich w odniesieniu do uposażeń polskich wynosił:

	na 1. I. 35	na 1.I. 37	na 1. I. 38
w Niemczech	103,4%	103,3%	101,5%
w Szwecji	84,4%	92,0%	94,7%
w Norwegii	81,9%	81,0%	82,6%
w Danii	79,5%	82,1%	84,0%
w Estonii	73,4%	47,6%	50,7%
w Łotwie w żegludze państw.	65,4%	56,3%	50,4%
w Łotwie w żegludze pywatnej	38,5%	32,8%	
w Finlandii	50,6%	56,7%	68,0%

Jedynie więc w Niemczech uposażenia załogi są nieco wyższe, niż u nas. We wszystkich innych krajach uposażenia są niższe, a w Łotwie, Estonii i Finlandii nawet dwa razy niższe. W Łotwie uposażenia żeglugi państwowej i prywatnej w ubiegłym roku zostały zrównane.

16. Od trzeciego kwartału roku 1936-go w związku ze zwyżką frachtów morskich i zwiększeniem zamówień na budowę nowych statków ceny sprzedaży i budowy nowych statków stale i bardzo szybko wzrastały. Polityka zbrojeń i subwencjonowania budowy nowych okrętów podtrzymywała tę tendencję zwyżkową.

Dla charakterystyki wzrostu cen nowej budowy w sprawozdaniu roku ubiegłego daliśmy zestawienie opracowane przez „Fairplay" — ceny budowy statku jednopokładowego, zwykłej konstrucji, z jednym mostkiem, z nadbudówkami na dziobie i rufie o pojemności 7500 TDW.

W „Fairplay" z 13. I. 38. podano odnośne daty za rok 1937-y i uzupełnione zestawienie — podające ceny za jedną tonę deadweight, określone każdorazowo na koniec miesiąca — następująco:

czas		Ł. sh. d.	czas		Ł. sh. d.
1914	grudzień	7. 5. 0	1931	czerwiec	8.18. 6
1915	„	14.15. 0		grudzień	8. 9. 4
1916	„	23. 0. 0	1932	czerwiec	8. 8. 3
1920	„	30. 0. 0		grudzień	8. 6. 3
1921	„	13. 0. 0	1933	czerwiec	8. 6. 3
1922	„	9. 0. 0		grudzień	8. 8. 3
1923	„	9.12. 0	1934	czerwiec	8.10. 3
1924	„	9. 1. 4		grudzień	8.12. 0
1925	„	8. 0. 0	1935	czerwiec	8.14.11
1926	„	8.12. 0		grudzień	9.10.11
1927	czerwiec	8.16. 0	1936	czerwiec	9.12. 0
1928	„	8.14. 8		grudzień	10. 8. 0
1929	„	8.19. 4	1937	czerwiec	13. 6. 8
	grudzień	9. 0. 8		grudzień	14. 8. 0
1930	czerwiec	9. 0. 8			
	grudzień	9. 0. 8			

Przeliczając ceny tego zestawienia wedle każdoczesnego kursu na złote polskie otrzymamy cenę za tonę DW. statku:

czas		zł	czas		zł
1929	czerwiec	388,79	1934	czerwiec	227,62
	grudzień	391,69		grudzień	225,49
1930	czerwiec	391,51	1935	czerwiec	242,61
	grudzień	391,33		grudzień	249,15
1931	czerwiec	387,17	1936	czerwiec	256,51
	grudzień	261,61		grudzień	270,60
1932	czerwiec	274,75	1937	czerwiec	348,00
	grudzień	244,06		grudzień	379,58
1933	czerwiec	251,87			
	grudzień	244,64			

Z zestawienia tego wynikałoby, że cena obliczona w złotych polskich od najniższego stanu w grudniu roku 1934-go w ciągu ostatnich trzech lat wzrosła o 68,3%.

Ciekawe są uwagi „Fairplay" dotyczące podanego zestawienia cen.

„Fairplay" w odnośnym artykule pisze co następuje: „Dajemy nasz wykres wahań wartości rynkowej nowego, gotowego statku towarowego, zbudowanego według specyfikacji ogólnej, o pojemności 7.500 ton DW., z uwzględnieniem przybliżonej wartości obecnej.

Zastrzegaliśmy się już dawniej, że trudno jest porównywać zmiany w wartości rynkowej w dłuższym okresie czasu, wobec stale zmieniających się warunków. Na przykład, oszczędność w kosztach eksploatacji dzisiejszego nowoczesnego statku jest znaczna w porównaniu do statków zbudowanych choćby dziesięć lat temu. Jako wynik dzisiejszego opracowywania planów statków na podstawach naukowych, powstały takie oszczędności, że znacznie więcej kosztowało by dziś zbudowanie statku 7.500-tonowego z przed dwudziestu laty, niż statku nowoczesnego. Przy tym oszczędności w eksploatacji statku nowoczesnego są takie, że umożliwiają zyski w warunkach, gdy tamten przynosiłyby straty.

Statek wzięty za podstawę obliczeń — jest jednopokładowcem o specyfikacji zwykłej, posiadający jeden mostek, nadbudówkę na rufie, pomieszczenia dziobowe o pojemności ca 7.500 TDW.

Sądzimy, że statek tej wielkości gotów około 31 grudnia 1937 r. kosztowałby około Łl 90.000, czyli około Ł. 12.000 więcej niż przed rokiem, a Ł. 15.000 mniej niż pół roku temu. Prosiliśmy jednego ze znanych konstruktorów okrętowych, aby obliczył nam koszt statku zbudowanego według starej specyfikacji i statku nowego i nowoczesnego. Twierdzi on, że pierwszy statek kosztował by: obecnie — około Ł. 113.000, Ł. 79.500 — przed rokiem, a około Ł. 103.000 — 30 czerwca 1937 r. Nowoczesny statek kosztował by: obecnie około Ł. 108.000, w porównaniu z Ł. 78.000 przed rokiem i około Ł .100.000 przed pół rokiem. Wzrost ceny za nowy 7.500-tonowy statek powstał dzięki niewspółmiernemu wzrostowi w cenie maszyn pędnych.

Chociaż zapanowała pewna przerwa w zamówieniach ze strony armatorów brytyjskich, to jednak obcy armatorzy nadal zamawiają nowe statki w naszym kraju. Zaznaczyć trzeba że stocznie brytyjskie otrzymują teraz więcej zamówień z kolonij i z zagranicy niż dawniej. Te zamówienia właśnie wypełniają przerwy jakie byłyby powstały wskutek zmniejszonego zapotrzebowania naszych własnych armatorów. Stocznie nasze są zupełnie dobrze zajęte i jest mało prawdopodobne, by chwilowy zastój w zamówieniach miał większy wpływ na ceny, te bowiem ostatnie są oparte przede wszystkim na kosztach produkcji. Dużo już powiedziano na temat obecnych cen na nowe statki, lecz przyznaje się dziś ogólnie, że istnieje mało widoków na zniżkę kosztów budowy, dopóki koszty materiałów, dostaw pomocniczych i robocizny nie spadną. Ważnym czynnikiem w tej sprawie są widoki w innych dziedzinach przemysłu. W całym kraju wytwórnie wszelkich rodzajów pracują pełną parą — niekoniecznie w związku ze zbrojeniami — i ich zapotrzebowanie na surowce i usługi powoduje zwyżkę powszechnie obowiązujących cen surowców, potrzebnych także w innych dziedzinach wytwórczości. Kraj nasz jest skazany na kilkuletni wielki program zbrojeń i fakt ten sam podtrzyma zapotrzebowanie na wszelkiego rodzaju surowce. Ceny stali zostały ustalone na przynajmniej rok z góry i nie można przewidywać ich zniżki. Tak długo więc, póki te warunki w przemyśle panują, nie ma widoków na niższe koszty surowców i robocizny dla stoczni, nawet, gdyby zapotrzebowanie na nowe statki zupełnie ustało.

Omawiając niedawno ten wzrost cen z pewnym budowniczym okrętowym, usłyszeliśmy jego opinię, że armatorzy powinni oceniać wartość dzisiejszeko statku towarowego zgodnie z jego istotną wartością. „Na przykład" powiedział, „poziom budowy, typ maszyn i rozmiar kosztownego wyposażenia, jakie łączy w sobie dzisiaj nowoczesny statek towarowy, w dużym stopniu powodują wzrost ceny w porównaniu z ceną przed kilku lat i dlatego, jeżeli obecny poziom jakości statku towarowego ma być w przyszłości utrzymany, mało prawdopodobna jest znaczniejsza zniżka ceny na nowe statki". Dodał jeszcze: „Armatorowie postąpili rozsądnie, gdyby zamawiali po dzisiejszych cenach, bo kto wie, jak kształtować się będą ceny w przyszłości!"

W zestawieniu na grudzień 1937 roku przyjęto cenę Ł. 108.000, a więc cenę statku nowoczesnego, a nie cenę Ł. 113.000 — statku budowanego wedle starej specyfikacji.

W pierwszym kwartale roku 1938-go ceny budowy statków nowych na ogół pozostawały prawie bez zmiany, wykazując wszakże dość znaczne wahania w zależności od zapełnienia poszczególnych stoczni. Jak widzieliśmy wyżej z wykazu tonażu, znajdującego się w budowie, stocznie na ogół mają w budowie ilość statków nie mniejszą jak w roku 1937-ym i mają dostateczną ilość zamówień prywatnych, nie uwzględniając nawet budowy statków wojennych na stoczniach prywatnych, które to statki nie są ujęte w wyżej podanych zestawieniach Lloyd's Register.

Ceny sprzedaży statków nowoczesnych pozostają też bez zmiany, natomiast ceny statków starszych wiekiem bardzo znacznie spadły.

Tak, na przykład, jak podaje „Hansa" w Nr 19 z dnia 7. V. 1938 roku sztandarowy statek angielski o pojemności 8.300 TDW., wybudowany w 1919 roku oceniał się:

na początku roku 1937	Ł. 34.000
we wrześniu/październiku 1937 r. . . .	Ł. 63.000
w kwietniu r. 1938	Ł. 35.000

Wedle opinii sprawozdawcy (Ernst Richter z Hamburga) — te ostatnie ceny w związku z zamierzeniem stworzenia poolu trampowego i w związku z innymi przewidywaniami w najbliższym czasie podniosą się.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc czerwiec 1938 r.

Nawiązując do poprzedniego sprawozdania należy zaznaczyć — jak to zresztą przewidziano — że stawki frachtowe utrzymały się i przez miesiąc czerwiec na ogół na tym samym poziomie.

DRZEWO.

W dziedzinie eksportu drzewa do Anglii panował dalej dość przykry zastój, a to ze względu na niską cenę drzewa. Zaznaczyć należy, że Finlandia obniżyła tak dalece swe ceny na drzewo, że Polska nie może z drzewem finlandzkim prawie że konkurować. Główną trudnością przy frachtowaniu tonażu pod drzewo jest rozbieżność stawek frachtowych. Armatorzy przeważnie żądają stawek minimalnych. Jednakże udało się zafrachtować z Gdańska kilka statków do Anglii poniżej stawek minimalnych, a mianowicie: papierówka = 2 statki po ca 1.300 fath. do Manchester po 38/6 (stawka minim. 46/9), kopalniaki = 3 statki po ca 400 fath. do Boness po 34/- (stawka minim. 38/3), 800 fath. do West Hartlepool 33/6 (stawka minim. 39/-), 425 fath. do Hull V. D. po 34/- (stawka minim. 39/-).

Fakt, że frachtowano poniżej stawek minimalnych ustanowionych przez Konferencję Bałtycką spowodowało pewne wrzenie i reakcję ze strony tej ostatniej, która przysłała do Gdańska swego specjalnego delegata na tutejsze zebranie Związku Maklerów celem zbadania na miejscu jakiego rodzaju trudności stanowią dla eksportu drzewa polskiego stawki minimalne, a z drugiej strony dla stwierdzenia sposobu omijania ich. Na zebraniu tym stwierdzono, że istnieją w Gdańsku firmy, które poza czynnościami maklerskimi zajmują się głównie i innymi rodzajami handlu bądź to spedytorstwem bądź to sprzedażą bunkru i t. d., co pozwala im, mając w swym ręku więcej możliwości zarobkowania, akceptować oferowane przez frachtujących stawki, leżące znacznie poniżej stawek minimalnych. Delegat Konferencji Bałtyckiej ostrzegał maklerów przed akceptowaniem i oferowaniem stawek poniżej ustalonych przez Konferencję, gdyż Konferencja nie omieszka zużyć całego swego wpływu i autorytetu, celem zapobieżenia podobnym odchyleniom i będzie konsekwentnie dążyła do wyeliminowania wyżej wspomnianych maklerów.

Żaglowce.

W dziedzinie małego tonażu zauważono pewne ożywienie. Zafrachtowano kilka ładunków jęczmienia do Danii po Rkm. 3,50 do 3,75, a w końcu miesiąca zafrachtowano 300 ton jęczmienia po Rmk. 4,50. Skok ten tłumaczy się odpływem tonażu do Finlandii i Szwecji, skąd armatorzy otrzymują lepsze stawki frachtowe. Zafrachtowano również kilka ładunków drzewa D/B/B do Holandii po Hfl. 15/- za std. do Danii zafrachtowano też kilka ładunków mąki pastewnej po Dkr. 8,— do 8,50 za 1000 kg. Makuchy frachtowano do 1 portu Danii, położonego nie dalej na północ od Aarhus po Rmk. 4,— do 4,50. Wspomnieć należy również zafrachtowanie żaglowca pod ładunek żelaza sztabowego do Odense 125 ton po Skr. 8,—.

Ogólnie przypuszcza się, że pierwsza połowa lipca nie przyniesie jeszcze polepszenia, które ma nastąpić dopiero w drugiej połowie miesiąca, t. zn. po ukończeniu nowych zbiorów.

Węgiel.

Ze względu na panującą ciszę w dziedzinie eksportu drzewa przewidywane polepszenie się stawek w drugiej powie czerwca nie nastąpiło. Stawki utrzymały się nadal na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego, przy czym należy zaznaczyć, iż ładunku zjawia się na rynku coraz mniej. Szwecja, jak w zeszłym sprawozdaniu podaliśmy, iż posiada jeszcze wielkie zapasy węgla i dopiero z początkiem jesieni ma nastąpić zwiększenie chłonności rynku szwedzkiego. Również i do Francji w ostatnich dwóch tygodniach zanotowano tylko nieliczne zafrachtowania. Płacono:

2500 ton do	Rouen	= sh.	5/10½
2100 „	„	„	6/1½
2800 „	Bordeaux	„	6/9
2800 „	Bayonne	„	6/9
1500 „	Nantes	„	7/-
2000 „	Lorient	„	6/4½
2500 „	Marseille	„	10/-
1200 „	La Nouvelle & Niece	„	11/6

do Holandii oferowano w bieżącym tygodniu 3/3700 ton do Zeebrugge 84/2000 = 3/6. Do Belgii płacono 2500 ton Brugge = 4/3, 2200 ton Ghent = 4/3.

Również i frachtowanie do Włoch straciło na aktywności ze względu na to, że Monopol Włoski zakontraktował pewną ilość tonażu na time charter i tymi statkami pokrywa swe zapotrzebowanie.

Poza tym zafrachtowano do Morza Śródziemnego następujące ładunki: 7500 t. Aleksandria = 9/3, 4/5000 t. Bona i Aleksandria = 9/3, drugi port 9/6, 5800/6400 Chekka = 10/3, 7000/7500 Susak lub Slit = 9/-, 8000 Split = 8/-.

Również i do Ameryki Południowej zafrachtowano około 4 statki, za które płacono w wielkości 5/6000 t. do Buenos Aires 17/- lub Montevideo 16/-.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA WEŁNĘ OWCZĄ W PRZYWOZIE PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ

W ramach polskiej taryfy wewnętrznej część II, zeszyt 6 zostanie wprowadzona nowa taryfa wyjątkowa p. d—5, która będzie obowiązywała dla następujących towarów: wełna owcza surowa, nieprana, prana, zgrzeblona, bielona i czesana; odpadki z wełny surowej, zgrzeblonej i bielonej; wełna kóz zagranicznych jak: alpaka, angora t. zw. wielbłądzie lub mohaer, kaszmir, lama, mombar itd. oraz odpadki takiej wełny. Za wyżej wym. towary pobierane będzie przewoźne w wysokości 5,— zł za 100 kg przy przewozie z stacji portowych do stacji: Chojny, Karolew, Łódź, Pabianice, Widzew, Zduńska Wola, Zgierz.

Taryfa wyjątkowa obowiązuje na podstawie następujących przepisów wykonawczych: przewóz na wagonach-platformach, których dostarcza kolej bezpłatnie. P. K. P. podstawiają wagony-platformy wraz z oponami w miarę możności.

NOWE WYDANIE T. ZW. DUNAJOWEJ TARYFY PRZEŁADUNKOWEJ

Z ważnością od od 1. VIII. 38 zostanie nowo wydana: „Międzynarodowa Taryfa Kolejowo-Wodna Zeszyt 2 B na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowymi Polskich Kokolei Państwowych w Gdyni i Gdańska, a portowymi stacjami dunajcowymi na Węgrzech, z przeładunkiem w Bratysławie".

Jako jedną z największych zmian należy uznać, że przewoźne kolejowe za przebieg lądowy nie jest obliczane jak dotychczas w halerzach czeskich, lecz w groszach polskich.

WPROWADZENIE TARYFY DRZEWNEJ DLA DRZEWA RUMUŃSKIEGO PRZEZ CZECHOSŁOWACJĘ

Z ważnością od 1 lipca 1938 r. do 31 grudnia 1938 r. wprowadzono w ramach polsko-czechosłowackiej taryfy związkowej część II/4 taryfę aneksową nr 3, która obejmuje następujące gatunki drzewa z taryfy artykułowej 102, mianowicie drzewo z pozycji A 1, 2 i 3, t. j. drzewo nieobrobione o długości do 2,5 m. Powyższa taryfa aneksowa przewiduje stawki przewozowe z rumuńsko-czechosłowackich stacyj portowych Danzig (Gdańsk)—Holm, Danzig (Gdańsk)—Kaiserhafen, Danzig (Gdańsk)—Strohdeich. Przewoźne obliczane jest według następującej tabeli:

Gdańsk—Holm				
Gdańsk—Kaiserhafen	A	327	340	286
Gdańsk—Strohdeich	B	333	345	289

Stawki obowiązują dla rzeczywistej wagi przesyłki, conajmniej jednakże dla 10 ton. Po takim rozszerzeniu polsko-czechosłowackiej taryfy związkowej korzystają powyższe towary z poważnie obniżonego przewoźnego, przy czym również nie obowiązują warunki wykonawcze stosowane zwykle przy wywozie drogą morską, zwłaszcza przepisy o składowaniu w porcie.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA BLOKI, ŻELAZO I STAL, BLACHĘ ORAZ PŁYTY PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ

Z ważnością od 1 lipca 1938 r. rozszerzono taryfę specjalną PM 34. Taryfa ta obowiązuje dla bloków walcowanych, rygli itd. pozycji taryfowej 1203, żelaza i stali sztabowej i fasonowej itd. pozycji taryfowej 2204 a, b, c oraz również dla blachy i płyt pozycji taryfowej 1205, a, b, c klasyfikacji towarowej. Wyżej wymienione towary mogą być nadane po rozszerzeniu taryfy również ze stacji Sławków celem wywozu morskiego przez Gdańsk lub Gdynię, mianowicie za przewaźnem:

226 groszy przy przewozie 5 ton, 188 gr. przy przewozie 10 ton, 150 gr. przy przewozie 15 ton za 100 kg.

OBRĘCZE Z LESZCZYNY DO WYWOZU MORSKIEGO PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ

Wikliny koszykarskie niekorowane przeznaczone do wywozu morskiego przez Gdańsk/Gdynię opłacono dotychczas według klasy 15 polskiej taryfy wewnętrznej. Z ważnością od 6 lipca 1933 r. ustanowiona została nowa taryfa specjalna P F — 105, według której nieokorowane obręcze leszczynowe poz. 161 klasyfikacji towarowej w komunikacji pomiędzy stacjami Klewań, Nurzec i Siemiatycze a Gdańskiem i Gdynią korzystają z 10% zniżki na podstawie klasy 16 a i b. Przez tę zmianę obniżone zostało przewoźne, które wynosiło od stacji Klewań 165 gr. przy 5 tonach i 225 gr przy przewozie 10 ton, na 270 wzgl. 165 gr., co oznacza zniżkę o 105 gr. = 27,6% wzgl. 60 gr. = 26,7%.

RURY ŻELAZNE I STALOWE DO RUMUNII PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ

Taryfa artykułowa Nr 204 czechosłowacko-polskiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi, część II zeszyt 6, otrzyma nową pozycję K dla rur żelaznych i stalowych. Według tej pozycji pobierać się będzie w przyszłości od rur żelaznych i stalowych przywożonych drogą morską przez



Nabrzeże Polskie

Gdańsk lub Gdynię aż do stacji granicznej Cerny Ardov stawkę frachtową 3 880 hc przy przewozie 10 t. oraz 3 080 hc przy przewozie 15 t. za 100 kg.

SUROWE SKÓRY DO CZECHOSŁOWACJI PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ

Dla przesyłek skór surowych (świeżych i suszonych) oraz ekstraktów garbnikowych (poza ekstraktami z kory drzew iglastych) ze stacji portowych Gdańsk/Gdynia do stacji czechosłowackiej Frenstát pod Radhostem wprowadzona została zniżona stawka 10-cio tonowa wynosząca Kc. 16,42 w ramach polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi część II, zeszyt 1, nr 102 C.

PRZEWOŹNE ZA TALK Z GDYNI/GDAŃSKA DO ZAWIERCIA

Przewoźne za talk naturalny i palony niemielony pozycji taryfowej 217a klasyfikacji towarowej zostało obniżone po rozszerzeniu taryfy specjalnej P H — 3, tak że w przyszłości stosowane będzie do Zawiercia przewoźnę według klasy 16b przy przesyłkach w otwartych wagonach.

OPŁATY ZA PRZEWÓZ WAGONU DO STACJI WAŻENIA

Za przewóz wagonu kolejowego do stacji ważenia i z powrotem celem stwierdzenia wagi własnej na żądanie uprawnionego pobiera się od wagonu 20 gr. za km. Nowy przepis paragr. 7, cyfra 11, taryfy część I-A ma również znaczenie dla ruchu morskiego przez port gdański.

KONWERSJA KURSÓW DEWIZOWYCH, WAŻNYCH DLA TRANSPORTÓW PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ W KOMUNIKACJI Z WĘGRAMI

100 zł (oficjalny kurs 64,25+42 proc.) = P 17,48;

w przywozie:

100 Rm (oficjalny kurs 136,70+19,5 proc.) = P 163,30;

w wywozie:

100 Rm (oficjalny kurs 136,70+10 proc.) = P 150,37.

100 P — zł 109,60
100 P — kc. 572,08
100 P — Rm 61,21
100 P — Rm 66,50.

OBNIŻENIE STAWEK PRZEWOZOWYCH DLA WORKÓW I TKANIN JUTOWYCH Z CZECHOSŁOWACJI PRZEZ GDAŃSKA WZGL. GDYNIĘ PRZEZNACZONYCH NA WYWÓZ DROGĄ MORSKĄ

Stawki przewozowe dla nowych worków jutowych jako też zwyczajnych tkanin jutowych w dowolnym opakowaniu, zostały obniżone dla wywozu drogą morską przez porty Gdańsk/Gdynia od czechosłowackich stacji Opava zapadni narazi i Weigsdorf. Stawka przewozowa wnosi od stacji Opava zapadni nadrazi:

	2810 hc	2620 hc za 100 kg
od stacji Weigsdorf	3130 hc	2620 hc za 100 kg

NOWE WYDANIE POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI, CZĘŚĆ II/3.

Z końcem lipca przestaje obowiązywać zeszyt 3, części 2-iej polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi, wraz z wszystkimi zmianami i dodatkami. Nowe wydanie tego zeszytu nastąpi dnia 1. VIII. 38 i będzie zawierało następujące taryfy artykułowe:

a) w obu kierunkach:

taryfa artykułowa nr. 18 (zboże i ziarna),
„ „ nr. 19 (piwo i beczki do piwa),
„ „ nr. 40 (owoce i przetwory owocowe),
„ „ nr. 41 (tłuszcze i oleje),
„ „ nr. 44 (pasza),
„ „ nr. 47 (owoce oleiste i nasiona),

b) w kierunku do portów morskich:

taryfa artykułowa nr. 113 (słód),
„ „ nr. 121 (mąka skórzana i żużle Thomasa),
taryfa artykułowa nr. 128 (jaja),
„ „ nr. 138 (warzywo),
„ „ nr. 164 (chmiel),
„ „ nr. 183 (melas),

c) w kierunku z portów morskich:

tarafa artykułowa nr. 221 (nawozy i surowce do produkcji nawozów sztucznych),
taryfa artykułowa nr. 222 (ryby),
„ „ nr. 239 (ryż),
„ „ nr. 257 (mąka rybna, mąka mięsna i suszone ryby),

d) aneks.

KRONIKA ZAGRANICZNA

NOWE PRÓBY WYDOBYCIA SKARBU MORSKIEGO

fregaty angielskiej „Lutine“, zatoniętej w końcu r. 1799 podczas silnej burzy z całą załogą przy dawnym wejściu do Zuider See. Na fregacie tej znajdował się skarb w sztabach złotych, wartości 1 miliona £. Od tego czasu podjęto szereg prób wydobycie tego skarbu, które zakończyły się bezskutecznie. Jedynie w r. 1859 wydobyto dzwon fregaty, który zawieszony w hali Wielkiego Towarzystwa Angielskiego Lloyds zawsze dzwoni po nadejściu wiadomości o zatonięciu statku. Cztery lata temu podjęto wielkie próby przy zastosowaniu specjalnego wynalazku inżyniera niemieckiego, jednak również bez skutku.

Ostatnio Towarzystwo Holenderskie „Billiton“ otrzymało od Lloyds pozwolenie do poczynienia nowych prób, które w tych dniach zostały rozpoczęte, przy pomocy zbudowanego na stoczni holenderskiej dla Indii Holenderskich największego bagra „Karimata“.

W sferach żeglugowych Anglii i Holandii liczą się z tym, iż ten nowy, silny i nowoczesny bagier wydobędzie resztę wraku fregaty „Lutine“, który leży stosunkowo nie głęboko, lecz grubo zapiaszczony.

W najbliższym czasie dowiemy się, że dzięki nowoczesnej technice, ten wielki skarb będzie wydobyty.

RUCH W KANALE PANAMSKIM

Przeszło przez kanał w m-cu kwietniu 609 jednostek morskich, wobec 589 w m. IV. 37.

Dochody T-wa Kanału Panamskiego za rok gospodarczy od 30. IV. 37 do 30. IV. 38 wyniosły 4.785.736 £ ang., wobec 4.561.910 £ ang. w okresie poprzednim.

NOWA HANZA

Na ostatnim Kongresie miast Hanzeatyckich, kt. odbył się w Antwerpii, przyjęto uchwałę, wg. której powołana została do życia komisja pod kierownictwem zarządu miasta Antwerpii, celem zbadanie możliwości nad stworzeniem Ligi wszystkich miast portowych, pónocno-zachodniej Europy, wzorem starego Związku Hanzeatyckiego.

OBROTY TOWARÓW W HANDLU ZAMORSKIM PORTU ROTTERDAM W MAJU

zmniejszył się w porównaniu do kwietnia rb. o 250.536 ton i wyniósł 3.190.781 t, w tym towarów masowych 2.623.291 t. W pierwszych pięciu miesiącach obrót towarów wynosił 16.447.348 t (16.887.832 w r. 1937).

OBRÓT TOWAROWY PORTU AMSTERDAM ZA 5 MIES. RB.

wynosił 2.323.057 t w tym towarów masowych 2.321.612 t.

FLOTY HANDLOWE KRAJÓW SKANDYNAWSKICH

w I-ym półroczu 1938 r.

Według danych „Norske Veritas“ handlowa **flota Szwecji** zwiększyła się w pierwszym półroczu rb. ogółem o dwa statki (ponad 100 t btto) i 33 tys. ton btto. Stan floty na 1. VII. br. wynosił 1.225 statków pojemności 1.534 tys. t btto. W omawianym okresie nastąpiły pewne zmiany strukturalne w składzie floty, mianowicie ubyło 10 parowców — 7.400 ton btto, natomiast przybyło 12 motorowców — 40 tys. t btto.

Ogólna tendencja w żegludze w kierunku unowocześnienia floty handlowej przez zastępowanie parowców motorowcami szczególnie ujawnia się w zmianach, jakie zaszły w składzie **floty norweskiej.** Mianowicie przybyło w pierwszym półroczu 1938 r. 27 motorowców — 124,9 tys. ton btto, a ubyło około 16 tys. ton parowców. Przyrost tonażu w tym okresie wynosił 108,8 tys. ton btto. Na 1. VII. br. stan norweskiej floty handlowej wynosił 1.955 statków pojemności 4.546 tys. ton.

Duńska flota handlowa zwiększyła się w ciągu omawianego okresu o 6 statków — 18,3 tys. ton btto, w tym 3 parowce — 15 tys. ton i 3 motorowce — 3,2 tys. ton btto. Stan floty na 1. VII. br. wynosił 724 statków — 1.141 ton btto. Stan **fińskiej floty handlowej** na **1 kwietnia** 1938 r. — wynosił 850 statków — 609,8 tys. ton btto, z tego na parowce przypada 558 jednostek — 532,7 tys. t, na motorowce — 38 jednostek — 21,7 tys. ton btto, na żaglowce z motorem — 144 jednostek — 15,1 tys. ton btto, na żaglowce — 110 jednostek — 40,2 tys. ton btto.

Na przestrzeni jednego roku ilość statków fińskiej floty handlowej zmniejszyła się o 16 jednostek, natomiast tonaż wzrósł o 25,1 tys. ton btto.

ZAROBKI BRUTTO SZWEDZKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W 1937 R.

z przewozu towarów, pasażerów i poczty wynosiły 357,36 mil. kor., wobec 294,57 mil. kor. w 1936 r., wykazując zatym zwyżkę o 62,79 mil. kor., czyli o 21,3%. Poza tym uzyskano z wynajęcia statków „na czas“ — 22,48 mil. kor. wobec 16,26 mil. kor. w 1936 r. (zwyżka 38,3%).

Z ogólnej sumy 357,36 mil. kor. przypada na przewóz towarów 332,52 mil. kor. (zwyżka 22,3%), na przewóz pasażerów — 24,07 mil. kor. (zwyżka 10%), na przewóz poczty — 772,6 tys. kor. Nadmienić wypada, że zarobki w żegludze kabotażowej wykazały tylko nieznaczną zwyżkę 2,52 mil. kor. i wynosiły 43,09 mil. kor., natomiast w żegludze zagranicznej, gdzie zarobki były największe i wynosiły 314,27 mil. kor., zwyżka była bardza znaczna i wynosiła 60,27 mil. kor. Zarobki w żegludze zagranicznej stanowi za tym 87,9% ogólnej sumy zarobków, przy czym 57,6% przypada na żeglugę między portami Szwecji i obcymi, a 42,4% na żeglugę między portami obcymi; w tej ostatniej żegludze zarobki wynosiły 133,20 mil. kor. wobec 104,85 mil. kor. w roku poprzednim. W żegludze między portami Szwecji, a obcymi zarobki wynosiły 181,07 mil. kor. wobec 149,15 mil. w roku 1936, przyczym w kierunku do Szwecji zarobki wzrosły z 71,01 do 91,79 mil. kor., w kierunku z Szwecji — z 78,14 do 89,28 mil. kor.

W żegludze między portami Szwecji a obcymi następujące kraje zajmują pierwsze miejsca:

	1000 kr.	
	1936	1937
Wielka Brytania i Irlandia	58.194	72.567
Stany Zjednoczone	33.061	40.641
Niemcy	17.570	21.568
Belgia	13.535	16.478
Gdańsk/Gdynia	12.593	16.412
Holandia	12.209	15.136
Finlandia	12.250	14.949
Francja	9.126	12.118
Norwegia	10.559	11.853
Dania	9.972	11.696

SPADEK MAŁEGO TONAŻU W NORWEGII

Norweska flota handlowa będąc najbardziej nowoczesną wykazuje jednocześnie stały spadek małego tonażu. Liczba statków małych od 50 do 2.000 TRB wynosiła jeszcze w 1914 r. 836 jednostek, a obecnie spadła do 543 jednostek, z których reszta 230 jest przestarzałych, a mianowice 148 jednostek ma więcej niż 25 lat, a 82 jednostki liczą od 20 od 25 lat. Wnioskować stąd można, że spadek małego tonażu będzie postępował coraz szybciej, tymbardziej, że buduje się obecnie przeważnie duże statki. Powstaje zatym trudna do rozwiązania w obecnych czasach kwestia zatrudnienia załogi pozostającej bez pracy w związku z zanikiem małego tonażu.

ŻEGLUGA ESTOŃSKA W 1937 R.

W r. 1937 weszło do portów estońskich 2.597 statków pojemności 1,1 mil. trn. w żegludze dalekomorskiej, a w kabotażowej — 7.395 statków pojemn. 435 tys. trn. Ruch towarów w żegludze dalekomorskiej wzrósł o 14% w porównaniu

z rokiem poprzednim, a mianowicie z 808.558 ton w 1936 r. do 926.632 ton, przyczym przywóz wykazuje zwyżkę o 16%, a wywóz o 13%; na wywóz w całości przypada 56,4% ogólnego obrotu towarów. Z ogólnego ruchu towarów 70% przypada na port w Tallinnie, a na drugim miejscu stoi port w Parnawie, jednakże tylko z 6,3%. Żegluga między Estonią, a zagranicą obejmuje porty 20 krajów, jednak 70% ogólnego ruchu stat ków w portach estońskich przypada na połączenia z portami czterech krajów, a mianowicie Finlandii, Niemiec, Anglii i Szwecji, na połączenia z Gdynią i Gdańskiem przypada około 7%. W obrotach towarowych portów Estonii Anglia zajmuje pierwsze miejsce z 32,1%, następne miejsca zajmują Niemcy (27,0 %, Holandia, Finlandia, Szwecja i Gdynia z Gdańskiem (4,4%).

Statystyka ruchu statków w portach estońskich według bander wykazuje udział 17 bander obcych. Banderze estońskiej przypada pierwsze miejsce z udziałem 30%, następne miejsca zajmują bandera niemiecka (26,2%), finlandzka (15%), brytyjska (10,4%), na dziesiątym miejscu polska (1,8%).

Statystyka udziału bander w przewozie towarów wykazuje, że na banderę estońską przypada 36,2%, na niemiecką 30,3%, na angielską 9,7%, na polską — 0,8%. Regularna żegluga między Estonią, a zagranicą obejmuje 15 linii (tp. o 2 linie więcej niż w roku poprzednim), z których 5 obsługują statki estońskie, a większość pozostałych statki niemieckie, jedną — statki polskie.

Połączenia portów Estonii z portami:

Ilość statków			
weszło	98	17	1
wyszło	84	10	1
Tonaż netto			
wyszło	54.710	6.187	9.393
wyszło	49.848	12.253	8.977
Pasażerów			
przyjech.	128	6	568
wyjech.	158	1	—
Towarów (ton)			
przywóz	23.199	7.270	—
wywóz	9.267	559	—

OBROTY TOWAROWE PORTÓW FINLANDII W ROKU 1937

wyniosły ogólnie 12.646.900 t wobec 11.200.670 t w r. 1936. W tym wywóz 8.151.600 t (7.674.058), a przywóz 4.495.300 t (3.526.613). Pierwsze miejsce zajął port drzewny Kotka z 2.099.833 ton, dalej Wiborg-Trangesund 2.028.877 t, Helsinki 2.001.425 t. Najważniejszym portem w przywozie są Helsinki, na który przypada 34,5% całego przywozu, następnie Kotka i Wiborg 13,5%. W wywozie na pierwszym miejscu stoją porty Kotka i Wiborg, jako porty drzewne. Wg. bander przewieziono na statkach fińskich 45,4%, na niemieckich 16,0%, na szwedzkich 11,0%, norweskich 6,3%, na duńskich 5,1%, estońskich 5,0%, brytyjskich 4,9 %. W wywozie natomiast: statki fińskie przewiozły 33,8%, szwedzkie 17,9 %, niemieckie 16,0%, duńskie 8,9%, norweskie 5,8 % i estońskie 4,4%.

RUCH STATKÓW W PORCIE HAMBURSKIM

w pierwszej połowie 1938 r. powiększył się w porównaniu do r. 1937 i przedstawiał się jak następuje: weszło do portu 9.243 statki o poj. 10..160.518 nrt. (8.725 statki o poj. 9.538.476 trn.) Wyszły 9.840 o p. 10.181.194 trn.

POD ZNAKIEM ŻEGLUGI ŚWIATOWEJ

odbędzie się w r. 1941 w Rotterdamie wystawa międzynarodowa.

OBNIŻONE RATY FRACHTOWE KONTYNENT — ANGLIA

Porozumienie pomiędzy Ireg (Iron an Steel Scipping Conferenz) i regularne linie żeglugowe, przedłużone zostały o dalsze 6 mies. tj. od 1. VII. do 31. XII. 38. Stawki frachtowe obniżone zostały ze wszystkich portów kontynentalnych o 6 d. za tonę, z wyjątkiem stawek do portów Kanału Bristolskiego, kt. obniżono o sh. 1/—.

NOWY BASEN W PORCIE FREDERIKSHAMN

W bieżącym miesiącu nastąpiło oddanie do użytku nowego głębokiego basenu w porcie fińskim Frederikshamn. Głębokość jego wynosi 7,5 m i mogą doń wchodzić statki o zanurzeniu do 6,9 m. Basen ten przeznaczony jest do przeładunku drzewa okrągłego, tarcicy, celulozy itd. Równocześnie w porcie tym założono basen węglowy z nowoczesnymi urządzeniami przeładunkowymi.

ZWIĄZEK PORTÓW FINLANDII

urządza zjazd 14 września w Helsinkach. Na zjeździe mają być omówione sprawy dotyczące polityki portowej, co ma szczególne znaczenie, jeżeli się uwzględni, że prawie wszystkie porty Finlandii są własnością gmin.

ROZBUDOWA FIŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Finlandia dążąc do odnowienia swej floty handlowej, zastępuje małe i przestarzałe statki większymi i nowoczesnymi, zarówno w drodze zakupu statków „z drugiej ręki" jak i budując nowy tonaż na własnych stoczniach. Flota fińska zwiększa się stale i wynosiła na 1. IV. 38 r. 850 statków pojemn. 609.823 brt., w tym parowców 558 pojemności 532.787 brt., motorowców — 38 — 21.710 brt., żaglowców zmotoryzowanych 144 — 15.119., żaglowców zwykłych 110 — 40.207 brt.

CZWARTY PORT W PRUSACH WSCHODNICH

Morskie obroty towarowe między Prusami Wschodnimi a resztą Rzeszy wzrastały w czterech latach tak poważnie, że w 1937 r. stanowiły 41% ogólnego obrotu. Dla odciążenia pracy w portach Królewcu, Piławie i Elblągu postanowiono obecnie budowę czwartego portu koło miejscowości Peyse przy morskim kanale królewieckim.

ŁOTWA BUDUJE STATEK NA WŁASNEJ STOCZNI

Stocznia portu wojennego w Libawie nie mogła być dotychczas wykorzystana z braku kapitału. Obecnie nowozałożona Sp. Akc. Związku łotewskich towarzystw Żeglugowych pod nazwą Tosmara stawia potrzebny kapitał do dyspozycji stoczni i już w tym roku zostanie na niej rozpoczęta budowa motorowca pojemn. 2.500 ton i długości 95 m. Budowa statku ma trwać 2 lata.

ROZBUDOWA PORTU KOWIEŃSKIEGO

Litewskie Ministerstwo Komunikacji planowało przeprowadzenie rozbudowy portu kowieńskiego w ten sposób, by do Kowna mogły zawijać również większe statki. Ponieważ jednak ustalono, że zrealizowanie tego planu kosztowałoby ponad 50 miln. litów, został on zaniechany. Port w Kownie zostanie jedynie powiększony i zmodernizowany, zaś koryto Niemna pogłębione.

DYWIDENDA WŁOSKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH

Cztery największe włoskie linie żeglugowe, które powstały po wielkiej reorganizacji towarzystw żeglugowych w r. 1936 pracowały w I-szym roku istnienia z dobrymi wynikami. Przy sanacji towarzystw Italia otrzymała po-

moc finansową w wysokości 500 mil. lir, Lord Triestino 600 mil., a Terenia i Adriatica po 150 mil. Za ub. rok wypłacono po znacznych odpisach Italia (Ameryka linia) 6%, Lloyd Triestino (Afryka bez Morza Śródziemnego, Azji i Australii) 4%, Terenia (Morze Śródziemne i Europa Północna) 5% i Adriatica (Lewant) 5%.

SPADEK OBROTÓW W PORCIE GENUEŃSKIM.

W pierwszym półroczu rb. przywóz do portu genueńskiego, w stosunku do analogicznego okresu r. ub. spadł o 371,4 tys. t., eksport zaś o 65,6 tys. t. Zmniejszenie przywozu spowodowane zostało spadkiem przywozu zboża o 349,7 tys. t., nasion oleistych o 54,9 tys. t., olejów mineralnych o 71,3 tys. t.

RUCH TOWAROWY W PORCIE TRIESTEŃSKIM

jak dotąd nie odczuł skutków Anschlussu. W obrotach z b. Austrią obowiązują jeszcze dawne stawki wyjątkowe, a ponieważ austriaccy eksporterzy mogą opłacać frachty via Triest w markach niemieckich, za pośrednictwem clearingu niemiecko-włoskiego, obroty handlowe z b. Austrią nie uległy dotychczas pogorszeniu. Ponadto niepomyślne zbiory w Europie środkowej wpłynęły na poważny wzrost importu pszenicy dla Austrii i południowych Niemiec. Wreszcie znaczny w ostatnich czasach rozwój czechosłowackiego handlu zagranicznego przyczynia się również do utrzymania dobrej koniunktury. Poza tym w Trieście uruchomiona została przez Niemców regularna linia pomiędzy Triestem a Bliskim Wschodem, która będzie prawdopodobnie konkurowała z liniami włoskimi, co również może przyczynić się do wzmożenia ruchu w porcie triesteńskim.

STAN BUDOWNICTWA FLOTY ŚWIATOWEJ

Wg. ostatnich danych Lloyd's Register of Shipping w drugim kwartale 1938 r. znajduje się w budowie 801 jednostek o pojemności 2.826.902 trb., co w porównaniu do I kw. oznacza zmniejszenie o 67.794 t., a do tego samego okresu r. ub. o 55.958 t. Największy tonaż buduje się na stoczniach niemieckich, które znów stoją jako dostawcy na pierwszym miejscu.

ZAMÓWIENIA SOWIECKIE W STOCZNIACH HOLENDERSKICH

Rząd ZSRR zamówił w stoczni holenderskiej 12 bagrów długości 77 m, szerokości 13,5 m, zanurzenie 5,7 m. Wartość tego zamówienia obliczona jest na 18 milionów guldenów.

BRUTTO DOCHODY ŻEGLUGI Z U. S. A.

Wg. prowizorycznych obliczeń departamentu handlowego USA dochody brutto amerykańskiej i obcej żeglugi z portami USA przedstawiają się jak nast. Stosownie do udziału żeglugi zagranicznej w Ameryce dochody z ruchu pasażerskiego i frachtowego podniosły się w porównaniu do roku ub. o ok. 200 mil. dol., to zn. z 314 mil. dol. na 514 mil. dol., z czego na ruch towarowy przypada 117 mil dol. Natomiast żegluga amerykańska wykazała dochody 60 mil. dol., kt. bez wyjątku pochodziła z ruchu towarowego, spadając w ruchu pasażerskim o 7,5% tj. z 40 mil. na 37 mil. Liczba pasażerów, kt. opuściła St. Zjdn. powiększyła się z 500.000 w r. 1936 na 553.000, z kt. 141.000 skorzystali z amerykańskich statków, a 412.000 jechali statkami zagranicznymi. Wg. tych obliczeń St. Zjedn. zapłaciły żegludze zagranicznej za przewóz pasażerów i towarów amerykańskich 287.000 milionów dolarów wobec 186 mil. w r. 1936, gdzie dochody państwowe za transport pasażerów zagranicznych i towarów eksportowych wynosił tylko 72 mil., wobec 47 mil. dol w r. 1936.

WZROST UWIĄZANEGO TONAŻU FRANCUSKIEGO

W dniu 1 czerwca rb. w portach francuskich i algierskich unieruchomiono było 163 jednostki o pojemn. 222.823 brt. wobec 151 jednostek 182.890. — 15 kwietnia 1938. W tym tonaż pasażerski 141.966 brt.

RUCH STATKÓW W BREMIE

za I-ą połowę bież. roku w imporcie 4.287 jednostek z pojemn. 5.022.888 nrt.)3.967 jednostek z p. 4.349.879 nrt. w r. 1937. W wywozie w ruchu 4.407 jednostek z 5.052 z p. 516 nrt. (3.850 o poj. 4.423.924).

PAŃSTWOWE POPARCIE RYBOŁOSTWA ANGIELSKIEGO

Po omówieniu w Dolnej Izbie nowej ustawy o rybołówstwie, należy przypuszczać, iż rząd brytyjski przyjdzie z pomocą rybakom, asygnując 250.000 £ ang. na zakup kutrów rybackich. Poza tym przeznaczono 25.000 £ na propagandę spożycia śledzi.

WZROST POŁOWÓW ŚLEDZI W NIEMCZECH

Dzięki modernizacji niemieckiej floty rybackiej i powiększenie jej, która obecnie liczy 360 statków, połów śledzi oraz produkcja solenia doznała w ostatnich latach bardzo znacznego powiększenia. Połowy śledzi, kt. w r. 1930 wynosiły 56.174 tys. kg, to w r. 1937 powiększyły się do 163.259 tys. kg.

RZĄD WŁOSKI POPIERA RYBOŁÓWSTWO

Ogłoszony został dekret wg. którego zwolnione zostaną na okres 2 lat od podatków wszystkie towarzystwa i osoby, kt. uruchomią nowe statki rybackie niezależnie od rodzaju i wielkości.

I WE WŁOSZECH DOCENIAJĄ ZNACZENIE WŁASNEJ FLOTY RYBACK.

Jedno z włoskich towarzystw rybołówczych tworzy obecnie bazę dla trzech traulerów i jeden okręt-matkę w Tromsee. Traulery te pracować będą w okresie lata i jesieni przy brzegach Grönlandzkich.

KRONIKA PORTOWA



Wicepremier inż. E. Kwiatkowski ogląda rozpoczęte prace przy Kanale Przemysłowym

POBYT P. WICEPREMIERA E. KWIATKOWSKIEGO W GDYNI I NA WYBRZEŻU

Z okazji „Dni Morza“ uroczyście obchodzonych w całym kraju, w Gdyni przy udziale Wicepremiera i Min. Skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego, wojewody pomorskiego min. Wł. Raczkiewicza, prezesa L. M. i K. gen. Kwaśniewskiego, Ks. Biskupa Okoniewskiego, p. Wicepremier Kwiatkowski m. i. oświadczył: „Po kilkunastu latach pracy zdołaliśmy pogłębić szeroko w społeczeństwie polskim światopogląd morski. Jesteśmy dziś — w zasięgu tego zagadnienia — zupełnie innym narodem, niż w r. 1920, gdy obejmowaliśmy polski skrawek Bałtyku w posiadanie.

Wyrobienie światopoglądu morskiego w społeczeństwie polskim najwspanialej wyraża się w konkretnej pracy gospodarczej czy w porcie, czy na morzu“.

Kierownik polskiego życia gospodarczego min. Kwiatkowski rok rocznie bada puls naszego wysiłku morskiego, interesując się osobiście inwestycjami w Gdyni i stwierdzając, że stale miasto i port rozwija się tworząc nowe warunki i nowe placówki pracy dla polskich rąk.

Obecna wizyta p. Wicepremiera w Gdyni trwała dwa dni. 29 czerwca, po zakończeniu oficjalnych uroczystości „Święta Morza“ p. Wicepremier w towarzystwie wojewody pomorskiego Raczkiewicza, dyr. departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Możdżeńskiego, Komisarza m. Gdyni mgr Sokoła, dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego i innych wyjechał na wybrzeże, gdzie między innymi zwiedził nowowybudowany port rybacki we Władysławowie.

30 czerwca p. Wicepremier w towarzystwie tych samych osób przeprowadził lustrację inwestycyj miejskich i portowych. Przed południem p. Wicepremier zwiedził budujący się gmach arbitrażu i giełdy bawełnianej, chłodnie i składy portowe, nowe magazyny w strefie wolnocłowej, a szczególnie interesował się postępem budowy Stoczni Gdyńskiej i Kanału Przemysłowego. Bezpośrednio po zwiedzeniu portu p. Wicepremier Kwiatkowski wysłuchał na molo Południowym referatu inż. Wacława Tomaszewskiego w sprawie budowy pomnika Zjednoczenia Ziem Polskich oraz referatu prof. inż. Filipkowskiego o projektach zabudowy reprezentacyjnej dzielnicy Gdyni.

Po śniadaniu w pawilonie „Żeglugi Polskiej“ p. Wicepremier dokonał lustracji ostatnich inwestycyj miejskich, Hal Targowych, robotniczych bloków mieszkalnych T. B. O. na Grabówku, szkół powszechnych w Chylonii i Grabówku, rzeźni miejskiej, dzielnicy działek leśnych i Redłowa, a po obiedzie — Orłowa i jego plaży z łazienkami, oraz budujących się koszar wojskowych.

Specjalnie długo przebywał p. Wicepremier w Halach Targowych, interesując się szczególnie warunkami handlu oraz rozwojem aprowizacji miasta Gdyni przez najbliższe zaplecze, warunkami pracy itp.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W I-ym PÓŁROCZU R. 1938.

Obroty ogólne wyniosły 4.440.223 ton, z czego na obrót zamorski przypada 4.383.394 ton. Na przywóz z tego przypada 774.558 ton, a na wywóz 3.608.836. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły w okresie sprawozdawczym 8.712 ton, a obrót z zapleczem kraju drogą wodną 48.114. W porównaniu z analogicznym okresem 1937 roku ogólne obroty portu gdyńskiego wzrosły o 28.969 t, tj. o 7 procent.

URUCHOMIENIE NOWEGO DŹWIGU W PORCIE

Z serii 11 sztuk wykonanych dźwigów w roku bieżącym ostatnie 2 dźwigi półportalowe o nośności 2 ton ustawione zostały na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. Poza tym ustawiony został na nabrzeżu Rumuńskim nowy dźwig półportalowy o nośności 3-ch t. W ten sposób nabrzeże to wyposażone zostało w 5 dźwigi, które obsługiwać będą nowowybudowany magazyn nr. 10.

Oprócz powyższych dźwigów oddane również zostały do eksploatacji 3 dźwigi portalowe na nabrzeżu Czechosłowackim przy którym może odbywać się teraz normalny przeładunek.

INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM

Wykonano w okresie sprawozdawczym 2.650 m. robót ziemnych, ułożono 1000 m. bruku poligonalnego oraz włączono do sieci kanalizacyjnej instalację firmy „Bananas“ i warsztatów Stoczni Rybackiej w Gdyni. W dalszej budowie znajduje się: magazyn Urzędu Morskiego nr 10, dom dla urzędników Urzędu Morskiego, dom dla kranistów, stacja morska, magazyny i biura f. „Bananas“ i „Bloomfields“, dom biurowy f. B. Szczuka, warsztaty i biura Morskiego Instytutu Rybackiego, magazyn i biura f. „Korab“, garbarnia sieci f. „Mewa“, Dom Żeglarza na Molo Południowym, gmach arbitrażu bawełnianego jest już na ukończeniu. Przy budowie Stoczni Gdyńskiej na nowych terenach, w pobliżu Kanału Przemysłowego, wykonano prowizoryczną trasernię szablonową (ściany i pokrycia dachem) oraz kadłubownię (fundamenty i częściowy montaż konstrukcji żelaznej. Na Nabrzeżu St. Zjednoczonych w Wolnej Strefie ustawiono dwa nowe dźwigi półportalowe o nośności 3 ton każdy, wykonane przez Zakłady Ostrowieckie, których oddanie do użytku nastąpiło w ostatnich dniach. W ten sposób nabrzeże Stanów Zjednoczonych wyposażone zostało w 17 dźwigów. Dokonują się również dalsze inwestycje w porcie rybackim Władysławowo, gdzie wkrótce rozpoczną się prace przy dar-

niowaniu i robotach ziemnych, wykonaniu opaski faszynowej z narzutem kamiennym przy, oraz budowa wodociągu dla zaopatrzenia wodą portu.

Na nabrzeżu Angielskim wykonano przy magazynie f-my „Bloomfields" bruku z kostki granitowej na podłożu betonowym 200 m². Na molo Południowym wykonano robót ziemnych 400 m³, chodnika żwirowego 1800 m², ułożono chodnika betonowego 550 m², a krawężnika gazonowego 650 mb. Przy Kanale Przemysłowym wykopano i wywieziono torfu 15.000 m³, poza tym zabito pale pod most drewniany na rzece Chylonce. Przyłączono do sieci wodociągowej magazyn f-my „Bloomfields" na nabrzeżu Angielskim.



Dyr. inż. N. Korzon przemawia do robotników podczas poświęcenia „Robur VIII"

NOWY POLSKI STATEK WĘGLOWY „ROBUR VIII"

3 lipca w porcie odbyło się poświęcenie największego i najnowoczesnejszego statku węglowego polskiej floty handlowej „Robur VIII' (4.300 ton pojemności), którego dokonał ks. kanonik Turzyński w obecności dyrektora Departamencie Morskiego Możdżeńskiego, Komisarza Rządu m. Gdyni, Sokoła, dyrektora Urzędu Morskiego Łęgowskiego oraz przedstawicieli sfer gospodarczych. Po poświęceniu przemówił prezes koncernu „Robur" p. Falter.

Następnie przemówił w imieniu ministra przemysłu i handlu dyrektor Możdżeński, który wyraził zadowolenie, że polska flota powięszyła się o jeszcze jedną jednostkę.

Na zakończenie uroczystości przedefilowała przed gośćmi, biorącymi udział w poświęceniu nowego statku cała flota „Polskarob", składająca się z 8 statków.

Statek ten zamówiony przez firmę „Polskarob" w Gdyni w angielskiej stoczni w Burntjsland jest najbardziej nowożytnym typem średniej wielkości węglowca, jaki dzisiejsza technika okrętowa potrafi zbudować i posiada wszelkie cechy wymagane od takiego statku, a więc także dużą kubaturę ładowni i obszerne luki w ładowniach, usuwające konieczność trymowania. Statek zalicza się więc do liczby t. zw. samotrymujących się (selitrimmer). Dalej wyposażony on jest między innymi w urządzenia do szybkiego otwierania i zamykania luków, nowoczesne instrumenty nawigacyjne, mocną konstrukcję kadłuba, przystosowana do żeglugi w lodach i duża ilość wodnego balastu. Ponadto może on rozwinąć dużą szybkość przy ekonomicznym zużyciu węgla.

Główne wymiary ss „Robur VIII" wynoszą: długość 93,88 m, szerokość 13,56 m, wysokość od kilu do pokładu 6,68 m, dadweight 4300 ton łącznie z 200-tu tonami bunkru. 2865 brt. 1640 nrt., pojemność ładowni 5.970,87 m³. Statek został zbudowany według ostatnich norm Lloyds Registtr of Shipping dla statków nawigujących w lodach, systemem poprzecznym z Florami na każdym wręgu i o podwójnym dnie. Wszystkie płyty poszycia zewnętrznego, wręgi, kilsony i grodzie wodoszczelne mają grubość zwiększoną o 1,3 mm ponad normy Lloydu. Oprócz tego konstrukcja statku ze względu na metody przeładunku węgla wzmocniona jest w miejscach ulegających uszkodzeniu (zręby ładowni i podwójne dno, które wykonano z płyt grubości 13,7 mm).

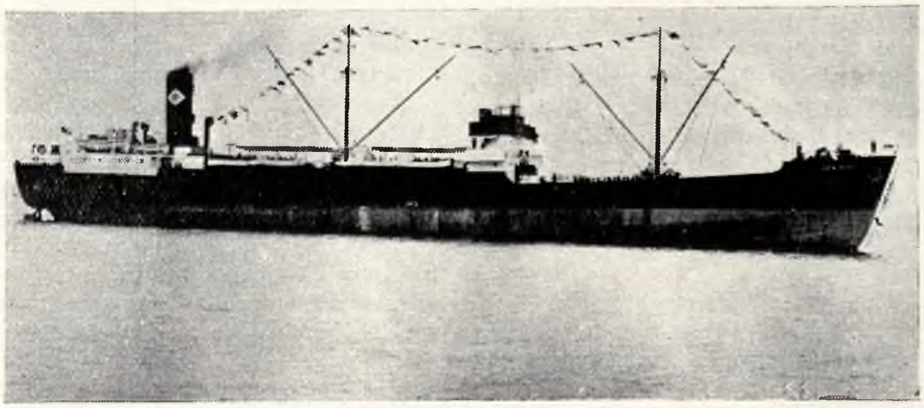
Dla uzyskania jak największej pojemności ładowni zastosowano pokład wzniesiony od śródkręcia ku rufie, t. zw. pokład szańcowy, a jednocześnie zręby luk ładowni i pokłady wind tworzą całość, wzniesiona nad pokładem głównym. Wykorzystanie rezultatów długoletniego doświadczenie armatorów angielskich w transporcie morskim węgla pozwoliło przy budowie tego statku na uzyskanie tak dużej kubatury ładowni, że będzie on mógł zabierać pełni ładunek (cargo 4100 ton) nawet lekkich sortymentów.

W celu usprawnienia otwierania i zamykania luk zastosowano zręby ładowni systemu Nielsena z ręcznymi wózkami do przesuwania szersztoków, co umożliwia wykonywanie pracy tej przez 2 ludzi zamiast 5.

Zastosowanie teorii form opływowych pozwoliło przy budowie „Robur'a VIII" uzyskać formę kadłuba o wysokim stopniu pełnotkliwości (0,76), a jednocześnie najodpowiedniejsza szybkość statku wynosząca 9¾ mil na godzinę przy ekonomicznej pracy maszyn na 835 HP i zużyciu bunkru 10,8 tony na dobę. W razie potrzeby maszyna może rozwinąć siłę do 1300 HP, zwiększając znacznie szybkość statku.

Do napędu służy 3-cylindrowa sprzężona maszyna na parę przegrzaną, zbudowaną według norm Lloyd'u dla nawigacji w lodach, przy czym średnicę wału karbowego zwiększono o 3 mm ponad normę. Smarowanie jest automatyczne pod ciśnieniem do cylindrów i ważniejszych łożysk.

Statek wyposażony jest w najnowsze instrumenty nawigacyjne włącznie z elektryczną sondą głębinową i radiopelengatorem. Przy pomocy sondy elektrycznej można w każdym miejscu morza odczytać jego głębokość nie sondując dna lotem. Radiopelengator umożliwia określenie pozycji statku na morzu, co jest ważne przez wzgląd na częste mgły na Bałtyku. „Robur VIII" posiada także 2 stacje radiowe: jedna normalna, druga na wypadek unieruchomienia maszyn.

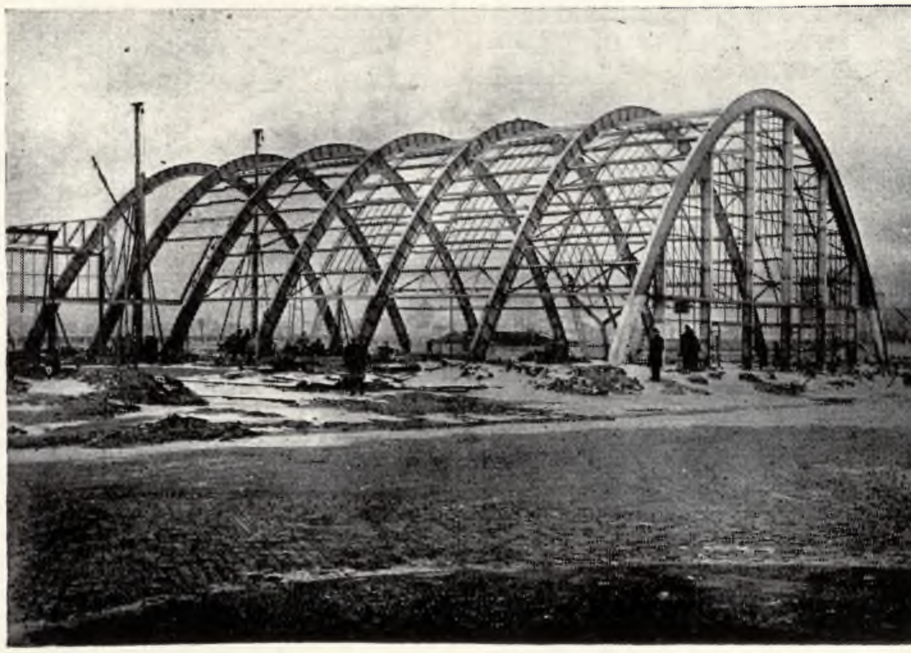


Robur VIII

Załoga statku zarówno marynarze jak i palacze rozmieszczona jest po 2 ludzi na 1 kabinę, to jest ponad normę przepisaną w Anglii, Niemczech itp., zezwalająca na umieszczenie do 8 osób w kabinie. Zarówno załoga pokładowa jak i maszynowa posiada osobne mesy i kąpiele.

Warto przypomnieć, że w grudniu ub. roku firma „Polskarob" zakupiła pierwszy w Gdyni statek bunkrowy „Robur VIII", który może ładować węgiel bezpośrednio na redzie, odciążając tym samym molo węglowe od przeładunków kranami, a ponadto umożliwia statkom bunkrowanie w Gdyni przy zaoszczędzeniu opłat portowych.

Wzrost tonażu polskiej floty handlowej odbije się niewątpliwie korzystnie na przewozie węgla pod banderą polską, zmniejszając udział cudzoziemskiej floty w morskich przewozach węgla.



Ostatnio nowoczesne budowle stosują żelbetowe konstrukcje
Syndykat Polskich Hut Żelaznych Katowice

WZROST TONAŻU POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PIERWSZYM PÓŁROCZU RB.

W pierwszym półroczu rb. przyrost tonażu uwidoczniony w rejestrze okrętowym w Gdyni wyniósł 16 jednostek łącznej pojemności 3,204 brt. i 1.527 nrt. Faktyczny przyrost w omawianym okresie był większy niż wyżej podano, gdyż oprócz 16 statków zarejestrowanych były również w eksploatacji 4 dalsze statki, które nie zostały jeszcze zarejestrowane w pierwszym półroczu rb. Spośród statków, które przybyły w tym czasie, większość stanowią motorowe, względnie żaglowo-motorowe — w liczbie 13, parowców było 2, oraz 1 statek bez napędu (bunkrowy).

Ogółem na dzień 1 lipca rb. tonaż objął 113 jednostek zarejestrowanych i po raz pierwszy w dziejach polskiej floty handlowej przekroczył 100 tys. brt. łącznej pojemności.

Poza tymi statkami znajdują się obecnie w budowie, lub zostały już zamówione następujące statki: motorowce GAL: „Chrobry" i „Sobieski", po 11.300 BRT., z których jeden budowany jest na stoczni angielskiej w Newcastele on Tyne, drugi w duńskiej stoczni w Nakskov. Oba te statki będą obsługiwały linię do Poł. Ameryki. Na stoczni Gdańskiej zamówiono dwa dalsze statki również dla GAL'a „Łódź" i „Bielsko" oba po 4500 BRT. Statki te przeznaczone są dla linii bawełnianej. Razem więc dla GAL'a budują się 4 statki o pojemności łącznej ca. 31.500 BRT.

Poza tymi statkami powiększy prawdopodobnie jeszcze w bieżącym roku budowany w Newcastle on Tyne, w Anglii, statek towarowy o nośności ca 2000 t. D. W. na zamówienie Polsko-Brytyjskiego Tow. Okr. Dla S. A. „Żegluga Polska" rozpocznie się niebawem budowa nowego statku towarowego o nośności ca 1250 t. D. W. w Stoczni Gdyńskiej.

Polska flota handlowa po wykończeniu powyższych statków powiększy się o 10 nowoczesnych statków o łącznej pojemności 35 tys. BRT. czyli wzrośnie o ca 35 procent.

Jako objawy wybitnie dodatnie w rozwoju polskiej floty handlowej należy uznać: wzrost tonażu portowego, przeznaczonego do obsługi bunkrowej statków (w pierwszym półroczu rb. przybyły 3 jednostki), co przyczyni się do większego usprawnienia obsługi statków w porcie gdyńskim i potanienia kosztów bunkrowania, a tym samym winno wpłynąć na zwiększenie się frekwencji statków obcych w porcie, oraz jako objaw drugi — stały wzrost flotylli rybackiej (przyrost 16 jednostek).

Budowa 5-ciu lugrów śledziowych zamówionych w połowie ub. roku przez ministerstwo Przemysłu i Handlu w stoczni Jos. Meyer w Papenburgu n. Ems i w Stoczni Gdańskiej w Gdańsku jest już na ukończeniu.

Pierwsze dwa lugry „Korab I" i ‚Korab II" już przybyły do Gdyni i po przeprowadzeniu ostatnich prób, wykazujących wysoką wartość nowych statków rybackich oddane zostały do użytku firmie Połowów Dalekomorskich

Próby i odbiór trzech pozostałych lugrów w Stoczni Gdańskiej nastąpią w ciągu najbliższych tygodni. Ładowność każdego z tych statków wyniesie około 1 tys. beczek śledziowych szkockich. Zaopatrzone w motory po 350 KM i najbardziej nowocześnie wyposożone, statki te zostaną zakupione przez nowopowstałe Towarzystwo dalekomorskich połowów: „Korab", Sp. z ogr. odp. i „Delfin", Sp. Akc. w Gdyni. Towarzystwa te o wyłącznie polskim kapitale zakładowym prowadzić będą eksploatację omawianych lugrów w oparciu o port gdyński.

Uruchomienie tych statków otwiera przed polskim rybołówstwem dalekomorskim nowy okres samodzielnego rozwoju.

W stoczni rybackiej w Gdyni odbył się ostatnio odbiór dalszych 4-ch kutrów rybackich wykonanych w 99 procentach z materiałów krajowych. Polskie kutry rybackie, jak wykazała praktyka przedstawiają wysoką wartość.

PRACA STOCZNI YACHTOWEJ W GDYNI

Stocznia yachtowa w Gdyni, od jej założenia, tj. od 1934 r., wybudowała 48 jednostek pełnomorskich, 11 mniejszych, 9 łodzi motorowych, 8 szalup ratunkowych i kilka jednostek łodzi portowych i małego taboru pomocniczego. Stocznia wykonywała również naprawy na statkach zagranicznych. W roku bieżącym nastąpiła rozbudowa stoczni, która trwa w dalszym ciągu. Uruchomiono mianowicie nowe maszyny, wybudowano nowe hale warsztatowe i powiększono biuro konstrukcyjne. W roku bież spuszczono już na wodę 17 jednostek, a w budowie znajduje się dalszych 6 jednostek pełnomorskich. Stocznia otrzymała nowe liczne zamówienia na yachty i tabor portowy oraz prowadzi pertraktacje z jednym z klubów gdyńskich o budowę kilku rasowych yachtów morskich. W ostatnim czasie stocznia otrzymała zapytanie na dostawę kilkudziesięciu łodzi ratunkowych dla statków handlowych linii okrętowej jednego z państw Ameryki Południowej. Celem wydoskonalenia swojej produkcji i zapoznania się z najnowszymi urządzeniami i systemami produkcji zagranicznej, stocznia wysyła w roku bieżącym kilku swoich pracowników na praktykę do stoczni zagranicznych.

POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

Podczas ostatnio odbytego posiedzenie Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnicewem Prezesa Izby p. Stanisława Tora, zostało omówione dalsze zagadnienie rozbudowy polskiej floty rybackiej dla połowów dalekomorskich. Wychodząc z założenia, iż konsumcja ryb morskich, a szczególnie śledzi, wzrasta poważnie z roku na rok, Prezydium Izby uznało za gospodarczo usprawiedliwione dążenie do dalszej planowej rozbudowy tej floty przez inicjatywę prywatną. Prezydium wypowiedziało się przy tym za celowością osiągnięcia porozumień towarzystw dla połowów dalekomorskich między sobą, jak również z importerami śledzi na rynek polski. Odnośne sformułowanie opinii Prezydium przesłane zostało Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

ZWIĘKSZONY IMPORT TOWARÓW RYBNYCH PRZEZ GDYNIĘ W MIESIĄCU MAJU I CZERWCU 1938 R.

Import towarów rybnych przez Gdynię w miesiącu maju wyniósł 570 ton (w ruku ub. tylko 170 ton), a w czerwcu rb. 1.207 ton — w roku ubiegłym o połowę prawie mniej bo 660 ton.

Zwiększenie nastąpiło wskutek wzrostu importu śledzi solonych z Anglii.

Podział importu w maju br. wynosił: przez port rybacki 312 ton, tj. 1.953/1 beczek śledzi jarmuckich z Anglii. Natomiast przez port handlowy nadeszło ogółem 258 ton towarów rybnych, a mianowicie: śledzi solonych z Norwegii 45 ton, z Niemiec 1 tonna. Tranu z Norwegii 122 ton, z Danii 20 ton, z Niemiec 16 ton. Konserwy rybne z Niemiec 8 ton, z Portugalii 5 ton, z Norwegiii 3 tonny. Ze Szwecji i Marokka po 2 tony, Danii 1 tonna, z Francji 0,2 tony. Sardynki z Francji 1 tona, z Marokka 5,5 ton, z Portugalii 3,5 tony, z Norwegii 0,2 tony.

Podział towarów przywiezionych w czerwcu br. przez port rybacki 983 t, a mianowicie: śledzi solonych z Anglii szkockich 5.616/2 beczek, jarmuckich 3.292/1 i 66/2, śledzi świeżych 1.800 kg. Przez port handlowy natomiast nadeszło w czerwcu 224 ton, a mianowicie: śledzie solone z Norwegii 58 ton, z Anglii 8 ton, z Niemiec 3 tony. Tranu z Norwegii 46 ton, z Niemiec 5 ton. Mączki rybnej z Norwegii 15 ton. Różne ryby z Norwegii 17 ton i z Finlandii 3,5 ton, z Niemiec 0,5 tony. Sardynki z Portugalii 25 ton i z Francji 3,5 ton. Konserwy rybne z Norwegii 21 ton, z Niemiec 5 ton, z Łotwy 3,5 tony, z Portugalii 2,8 ton, z Włoch, Marokka i Kanady po jednej tonie, ze Szwecji i Anglii po 0,1 tonie, z Danii i Francji po 2,5 tony.

SYTUACJA NA RYNKU RYBNYM

Sezon połowów szkockich jest w pełnym biegu. Cały szereg statków przychodzi do portu rybackiego w Gdyni. Po lekko solonych matjasach, nadeszły już twardo solone szkockie śledzie. Do Gdańska nadchodzą bardzo małe ładunki, co jest zrozumiałym wobec zwinięcia jednej z największych firm importowych śledzi solonych. Sezon bieżący jest przełomowym w imporcie śledzi gdyż po raz pierwszy większość ładunków kierowana jest do Gdyni, podczas gdy dotychczas Gdańsk był na pierwszym miejscu. Pozostaje to w związku z ostatnimi zarządzeniami w Gdańsku, a wiadomo powszechnie, że żydzi są decydującym czynnikiem jako odbiorca śledzi solonych.

Połowy śledzi islandzkich są na razie bardzo małe i nie mamy jeszcze nowych śledzi z tego połowu.

NOWOCZESNY MAGAZYN DLA ŚLEDZI SOLONYCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI

Niebawem nastąpi oddanie do użytku najbardziej nowoczesnego magazynu dla przechowywania śledzi solonych. Tego rodzaju magazyn uważany być może słusznie za najlepszy magazyn śledziowy na kontynencie. Pojemność jednorazowa wynosi 20.000 dużych beczek, a zdolność przepustowa kilkakrotnie więcej. ,

Koszt magazynu wraz z piwnicami i obszernymi biurami wynosi blisko 1/2 miliona złotych.

POŁOWY MORSKIE W CZERWCU

wyniosły ogółem 142,5 tys. kg wartości ponad 64 tys. zł wobec 380 tys. kg wartości 105.6 tys. zł w maju br. Na spadek połowów wpłynął zmniejszony połów dorszy, których w m-cu sprawozdawczym złowiono 36,9 tys. kg, wobec 265 tys. kg w maju rb. Z ogólnych połowów na połowy przybrzeżne przypada 95.3 tys. kg i na połowy dalsze 47.2 tys. kg.

SPADEK POŁOWÓW DALEKOMORSKICH W M-CU CZERWCU

został spowodowany strajkiem rybaków holenderskich, co unieruchomiło przez dwa miesiące polską flotę śledziową, obniżając połowy śledzi w porównaniu z majem i czerwcem r. ub. — w maju o 50 tys. kg, a w czerwcu prawie czterokrotnie. Posiadanie bazy dla rybołówstwa śledziowego w Holandii posiada swoje dobre strony, ale z punktu widzenia interesów gospodarczych polskich uzależnienie się od Holandii stawia pod znakiem zapytania celowość korzystania z tej bazy. Ostatni bowiem strajk wykazał jak w dużej mierze jesteśmy uzależnieni od Holandii. Należy zaznaczyć, iż wszystkie traulery polskie, oparte o bazę w Gdyni pracują bez żadnych przeszkód. Również polszczenie załóg odbywa się w bardzo szybkim tempie.

GDYNIA — DALEKI WSCHÓD

W połączeniach okrętowych między Gdynią i portami Dalekiego Wschodu nastąpiła ważna dla eksporterów polskich zmiana w kierunku usprawnienia tej komunikacji. Mianowicie od maja rb. zwiększona została ilość odjazdów z Gdyni w ten sposób, iż statki odchodzić będą z Gdyni bezpośrednio do portów Straits Settlemens, Chin i Japonii w okresach dwutygodniowych. Statki te należą do jednej z linij angielskich, kt. jest reprezentowana przez Polską Agencję Morską w Gdyni. Ładunki przyjmowane są do następujących portów: Port Said, Port Sudan, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Szanghai, Taku Bar (Tiensin), Dairen, Moji, Kobe, Osaka, Yokohama. Zwiększenie częstotliwości odjazdu z Gdyni na Daleki Wschód ułatwi eksporterom polskim dostawy towarów na te rynki.

BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA Z GANDAWĄ.

Przy eksporcie polskich towarów, przeznaczonych dla odbiorców w Gandawie, Brukseli i innych położonych w pobliżu miejscowościach dotychczasowy szereg niedogodności spowodowanych koniecznością przeładowania towarów w Antwerpii lub Rotterdamie. Koszt przeładunku ze statku regularnej komunikacji z Gdyni do Antwerpii na barki lub od wagonów kolejowych, oraz koszt przewozu towaru tymi środkami komunikacyjnymi do miejsc przeznaczenia, zwiększały nieraz znacznie obciążenie wywozowego towaru.

W interesie rozwoju polskich stosunków handlowych, a zwłaszcza zwiększenia konkurencji wywozowych towarów należało usprawnić morskie połączenie Gdyni z Belgią, przez uruchomienie odrębnej linii okrętowej do Gandawy.

Żegluga Polska S. A. utrzymująca regularną komunikację z Gdyni/Gdańska do większych portów bałtyckich, Morza Północnego i Lewantu uruchomiła w czerwcu br. bezpośrednią linię z Gdyni do Gandawy przez przedłużenie istniejącej dotychczas linii do Hamburgu.

Na nowej linii Żegluga eksploatuje zbudowany w tym roku w Finlandii, nowoczesny i szybki (11 węzłów) motorowiec „Oksywie“, wyposażony we wszelkie urządzenia dla przewozu drobnicy. Ms. „Oksywie“ może przewozić około 940 ton towarów i posiada najnowocześniejsze elektryczne urządzenia przeładunkowe, które pozwalają mu dokonać szybko i sprawnie załadowania i wyładowania towaru.

Stawki frachtowe na nowej linii kalkulują się poniżej stawek dotychczasowych. Należy więc oczekiwać, że nowa linia zyska sobie w niedługim czasie uznanie polskich załadowców i przyczyni się w znacznym stopniu do zwiększenia konkurencji polskiego eksportu na rynku belgijskim.

NOWA LINIA REGULARNA

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez firmę „Rummel i Burton“ nowa linia okrętowa utrzymująca regularną komunikację między następującymi portami: Gdynia — Hamburg — Lisbona — Bahia — Montevido — Bunenos Aires. Na linii tej kursować będą statki należące do Towarzystwa Geral Line w Lisbonie w odstępach jednomiesiecznych. Pierwszy statek nowozgłoszonej linii przybędzie dnia 22. VIII. br. do Gdyni, skąd wyjdzie dnia 26 sierpnia br.

WZROST OBROTÓW POLSKO-MEKSYKAŃSKICH

Po uzyskaniu w r. b. przedstawicielstwa meksykańskich linii żeglugowych i kolejowych, przez P. A. M. w Gdyni, zaznaczył się ostatnio znaczny wzrost eksportu do Meksyku: bieli cynkowej, dykt, bibułki papierosowej, naczyń emaliowanych, skór wyprawionych i słodu. Należy zaznaczyć, iż dykta polska cieszy się dużym powodzeniem, którą eksportuje się każdorazowo dużymi partiami, znajdujących odrazu nabywców. W tym samym czasie wzrósł również znacznie import towarów meksykańskich do Polski. Składa się on głównie ze skór surowych, jelit, kawy i bawełny meksykańskiej.

NOWA ORGANIZACJA EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH W GDYNI

Parę lat trwający rozłam wśród ekspedytorów portowych w Gdyni, w wyniku którego pracowały dwie organizacje: Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych i Zrzeszenie przedsiębiorstw transportowych, ostatnio szczęśliwie został zlikwidowany. Obie organizacje połączyły się w Zrzeszenie Ekspedytorów Portowych, na czele którego stanął konsul Lucjan Byczkowski. Utworzone zostały następujące sekcje Zrzeszenia: ekspedytorów węglowych, towarów masowych poza węglem — pod kierownictwem konsula Gieysztora, sekcja ekspedytorów drobnicowych — konsul Byczkowski, i sekcja ekspedytorów bawełnianych — dyr. Marszał. Utworzenie jednej organizacji, reprezentującej wszystkich ekspedytorów przyczyni się niewątpliwie do lepszej organizacji ekspedycji w porcie gdyńskim.

PRZEDSTAWICIELE „KONFERENCJI BAŁTYCKIEJ“ W GDYNI

Bawili w Gdyni dyrektor „Konferencji Bałtyckiej“ — Baltic International Maritime Conference — mającej swą siedzibę w Kopenhadze, p. Steuch oraz członek komitetu wykonawczego Konferencji p. Ankerman.

Goście złożyli wizyty prezesowi Torowi i prezesowi Kollatowi, oraz odbyli rozmowy z członkami zarządu Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, na czele z prezesem Rummlem, którzy następnie podejmowali ich śniadaniem.

* * *

Oprócz przedstawicieli życia gospodarczego i kulturalnego zagranicy, rok rocznie odwiedza Gdynię młodzież zaprzyjaźnionych krajów. W okresie sprawozdawczym zwiedzili Gdynię i wybrzeże harcerze węgierscy, którzy przebywają w obozie harcerskim w Cetniewie, oraz harcerze norwescy, którzy przybyli na M/s „Batorym“ do Polski i obecnie, po zwiedzeniu Gdyni, zwiedzają większe ośrodki Polski.

119.541 MIESZKAŃCÓW

1-go lipca br. liczyła Gdynia, w tym stałych 94 tys. i czasowo zameldowanych 24.481.

* * *

Okres sprawozdawczy dla żeglarstwa polskiego był okresem intensywnej pracy. Jak już donosiliśmy, statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza“ powrócił ze zjazdu statków szkolnych w Sztokholmie i poszedł do Stoczni Gdańskiej na doroczny remont. Statek harcerski „Zawisza Czarny“ odbył kilka wypraw do państw bałtycko-skandynawskich. W końcu lipca br. wyruszył z załogą harcerską do Rygi na jamboore harcerskie. Yacht Akademickiego Związku Morskiego we Lwowie „Krzysztof Arciszewski“ odbył dłuższą podróż do Szkocji, zawijając w drodze do Amsterdamu i Kilonii, oraz biorąc udział w regatach, zorganizowanych przez Królewski Yachtklub Anglii. Yachty Polskiego i Oficerskiego Yachtklubu wzięły udział w uroczystościach 50-lecia Yachtklubu Estonii, uczestnicząc w regatach zorganizowanych w Tallinie.

* * *

Gdynia w dalszym ciągu licznie odwiedzana jest przez zagranicznych turystów i przedstawicieli życia gospodarczego, politycznego i kulturalnego zagranicy. Między innymi w pierwszej połowie lipca bawiła w Gdyni, przybyła dwoma specjalnymi samolotami na lotnisko w Rumii-Zagórzu delegacja węgierskiego lotnictwa cywilnego, w osobach sekretarza stanu Prezydium Rady Ministrów Istfana de Barczy, dyrektora departamentu lotnictwa w Ministerstwie Komunikacji Feketyhalmy-Czeydnera, dyrektora naczelnego linii Eksploatacyjnych Laborczfy‘ego i dyr. Grossmida, w towarzystwie delegacji polskiej z wiceministrem Bobkowskim i dyrektorem dep. morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Możdżeńskim na czele. Na lotnisku w Rumii gości powitali Komisarz Rządu m. Gdyni mgr Sokół, dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski i wiceprezes Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu Batycki. Goście węgierscy w towarzystwie delegacji polskiej przyjechali do Gdyni i w godzinach przedpołudniowych zwiedzali motorówkami port, a następnie na dworcu morskim byli podejmowani śniadaniem przez p. min. Bobkowskiego.



Na bryfoku (żagiel na przednim maszcie) harcerz szkuneru Krzysztof Arciszewski reparuje

Po śniadaniu zwiedzili samochodami miasto, a o godz. 16-ej odlecieli samolotem do Krakowa.

* * *

17 lipca br przybyli do Gdyni, bawiący w Polsce, delegaci bułgarskiego Ministerstwo Rolnictwa pp. Teodor Dmitrow i T. Kuzmanow. Goście zwiedzili port i jego urządzenia oraz szereg większych przedsiębiorstw, związanych z eksportem produktów rolnych.

* * *

Burmistrz miasta Rotterdam dr Droglever Fortuyn zwiedził Gdynię w towarzystwie prezesa Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku dr Niderbragta, okazując szczególne zainteresowanie i uznanie dla rozwoju Gdyni — portu i miasta.

* * *

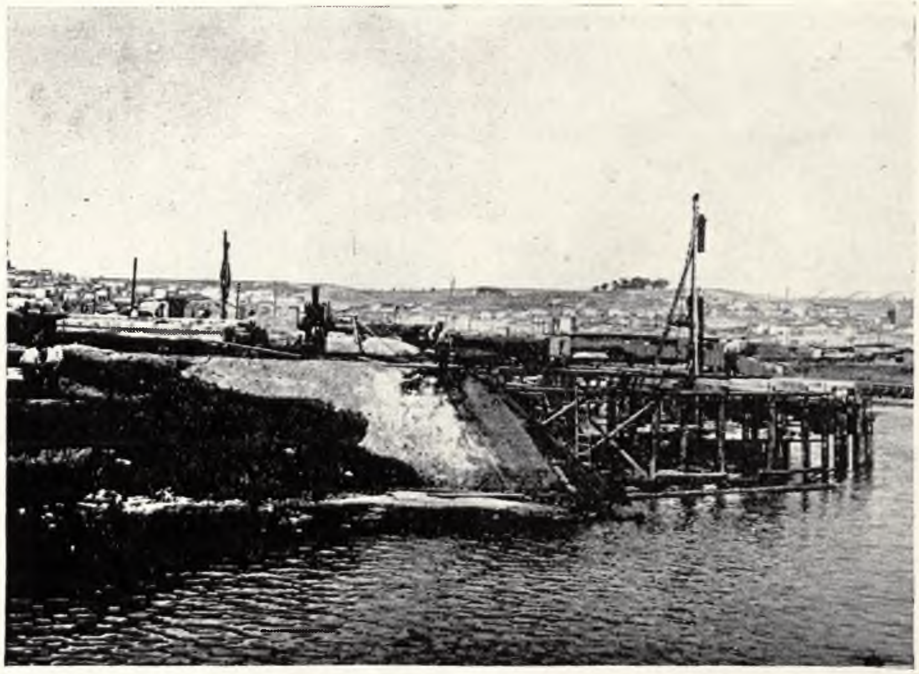
Współpracownik czasopisma (Instytutu Bałtyckiego) „Baltic and Scandinavian Countries“ dr Artur Almhut, współredaktor norweskiej encyklopedii „Nordisk Familiebok“, celem opracowania artykułu o naszych portach, zwiedził w towarzystwie inż. budowy portów Olafa Hagander Gdynię i Wybrzeże, zbierając na miejscu materiały.

* * *

W roku bież. poraz pierwszy włączono Gdynię do programu morskich wycieczek turystycznych, organizowanych przez zagraniczne biura podróży. W m. lipcu zwiedziło Gdynię kilkaset turystów zagranicznych, przeważnie angielskich, którzy odwiedzają porty bałtyckie.

* * *

Rok rocznie Gdynia i Wybrzeże w sezonie letnim jest ośrodkiem ruchu turystycznego z całej Polski. Jak podawaliśmy w ubiegłym miesiącu ruch wycieczkowy jest bardzo ożywiony. W m. lipcu przybyło również z kraju kilka pociągów popularnych oraz kilkadziesiąt



Praca przy Kanale Przemysłowym

wycieczek. Najwięcej wycieczek przybywa z ośrodków przemysłowych Polski, Śląska i Łodzi. Gdynia szczególnie jest licznie zwiedzana przez młodzież szkolną.

* * *

4 lipca br. odbyło się doroczne zebranie zarządu i kuratorium Instytutu Bałtyckiego, w którym wzięli udział wojewoda min. W. Raczkiewicz, ks. biskup Okoniewski, dyrektor departamentu WR i OP dr Polak, dyr dep. morskiego Możdżeński, kurator pomorski Ryniewicz, komisarz Rządu m. Gdyni Sokół, oraz przedstawiciele sfer kulturalnych i gospodarczych w Gdyni.

Po otwarciu zebrania zarząd i kuratorium Instytutu przez aklamację nadali ks. biskupowi Okoniewskiemu godność członka honorowego. Po złożeniu sprawozdań, uchwalony został budżet na rok 1938. Następnie został wybrany do kuratorium instytutu dr Kutrzeba, profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego i sekretarz generalny Polskiej Akademii Umiejętności, a do zarządu dr Zygmunt Wojciechowski, profesor Uniwersytetu Poznańskiego.

NABOŻEŃSTWO ŻAŁOBNE ZA DUSZĘ KRÓLOWEJ MARII RUMUŃSKIEJ W GDYNI

W niedzielę przed południem staraniem Królewskiego Konsulatu Rumuńskiego w Gdyni w ewangelickiej kaplicy Domu Marynarza Szwedzkiego w Gdyni odbyło się nabożeństwo poświęcone pamięci J. K. M. Królowej Marii Rumuńskiej, które odprawił ks. pastor Kahané. Dookoła, pięknie przybranego kirem i barwami narodowymi Rumunii, ołtarza zajęły miejsce poczty sztandarowe organizacyj kombatanckich.

Obszerną kaplicę wypełnili liczni przedstawiciele władz, wojskowości, korpusu konsularnego i społeczeństwa gdyńskiego.

Przybyły w towarzystwie małżonki konsul Królestwa Rumunii w Gdyni dr Kasprowicz, powitał p. wicekomisarza Rządu inż. Szaniawskiego, który przybył jako reprezentant p. Wojewody Pomorskiego.

Obecni byli — bawiący służbowo w Gdyni dowódca bydgoskiej brygady kawalerii gen. Grzmot-Skotnicki, z-ca d-cy floty komandor dypl. Frankowski, Prezes S. O. Czarliński, kapitan portu Kański jako przedstawiciel dyrektora Urzędu Morskiego, Komendant Straży Granicznej Inspektor Burian, przedstawiciele organizacyj kombatanckich z kpt. Anweilerem na czele.

Obecni byli również: konsul Czechosłowacji Dr Pavlowsky, konsul Jugosławii Dereziński, konsul Danii Byczkowski, wicekonsul Wielkiej Brytanii Jeffrey z małżonką.

Po odprawieniu modłów ks. pastor Kahané wygłosił podniosłe kazanie, poświęcone pięknej postaci zgasłej królowej Marii Rumuńskiej, której całe życie było wzorem chrześcijańskich cnót i umiłowania swej przybranej Ojczyzny.

Po nabożeństwie konsul Rumunii Dr Kasprowicz przyjmował kondolencje, złożone przez wszystkich obecnych w kaplicy.

GDAŃSK

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1938 R

Mimo nowej depresji gospodarczej, która zaznaczyła się w gospodarstwie światowym spadkiem obrotów handlowych i cen oraz odbiła się na handlu zagranicznym Polski, obroty portu gdańskiego utrzymały się mniejwięcej na poziomie zeszłorocznym wykazując równoległy rozwój do handlu zagranicznego Polski. Ogólny obrót towarowy w pierwszym półroczu osiągnął 3.460.286 t wobec 3.400.342 t w tym samym czasie roku poprzedniego. Nieznaczny wzrost wyniósł zatem 59.944 t czyli 1,8%. Przywóz portu gdańskiego wykazał stosownie do sytuacji gospodarczej jego zaplecza, tj. przede wszystkim polskiego i czechosłowackiego, znaczny wzrost. Ogółem przywieziono 841.503 t wobec 594.747 t w tym samym okresie roku poprzedniego, tak, że uzyskano zwyżkę o 246.756 t czyli 41,5%. Przy dalszym utrzymaniu się obecnej koniunktury przywozowej można liczyć z tym, że dotychczasowy rekordowy przywóz portu gdańskiego zostanie w roku bieżącym przekroczony. Wywóz kształtował się w związku z niekorzystnym rozwojem eksportu drzewa i artykułów roślinnych niekorzystnie, gdyż wywieziono tylko 2.618.783 t wobec 2.805.595 t, tak, że zaznaczyła się zniżka o 186.312 t czyli 6,6 procent.

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W MIES. CZERWCU 1938 R.

Ruch towarowy portu gdańskiego wyniósł w miesiącu sprawozdawczym ogółem 637.038,9 t wobec 952.935,4 t w miesiącu poprzednim, co oznacza wzrost o

34.103,5 t. Z cyfry powyższej przypadało na przywóz 168.027,7 ton wobec wobec 161.491,0 ton w miesiącu poprzednim, na wywóz zaś 469.011,2 ton wobec 431.444,4 t.

RUCH STATKÓW W M-cu CZERWCU I I-ym PÓŁROCZU RB.

Ruch statków za m-c czerwiec powiększył się analogicznie do ruchu towarów, w którym zawinęło do portu 598 jednostek, pojemn. 437.347 trn. (569 st. 394.097 V. 38) i opuściło port 602 jednostki, pojemn. 447.474 trn. (536 statków 396.688 V. rb.). W pierwszym pół - roczu zawinęło do portu 2.967 statków, pojemn. 2.130.767 nrt. (2.665 st. 1.846.840 za półrocze 1937) opuściło port 2.961 pojemn. 2.138.682 trn. (2.668 st. 1.832.457 półrocze 1937).



Fragmenty portu gdańskiego

RUCH NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH W MIESIĄCU CZERWCU 1938 R.

Na śródlądowych drogach wodnych przyszło do portu gdańskiego 601 statków o pojemności 53.507 t, a wyszło 584 statków o pojemn. 56.355 t. Ogólny obrót towarowy wyniósł 32.712 t, z czego przypadało na przywóz 12.445 t, a na wywóz 20.267 t, a wywieziono 20.369 t. pujące: cukier 3.156 t, jęczmień 1.646 t, Główne pozycje przywozu były następsoda 2.279 t, mączka 1.263 t, metale 895 t, artykuły spożywcze 524 t, melas 354 t; w wywozie węgiel 5.540 t, ryż 5.360 t, wyroby metalowe 1.044 t, strączkowe 1.215 t, kamienie 777 t. W pierwszym półroczu roku bieżącego przywóz osiągnął 69.203t wobec 51.971 t w tym samym czasie roku poprzedniego; wywóz 78.005 t wobec 64.387 t.

POLSKI RUCH NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH TRANZYTEM PRZEZ GDAŃSK

Polski ruch tranzytowy na śródlądowych drogach wodnych osiągnął w ogólnym obrocie 9.636 t w miesiącu czerwcu wobec 12.555 t w miesiącu poprzednim roku bieżącego. Z ogólnych obrotów przypadało 6.020 t na wywóz, a 3.615 t na przywóz. W pierwszym półroczu przywieziono 24.919 t, prawie wyłącznie cukier, a wywieziono 20.874 t, w tym 8.032 t ryżu.

NIEMIECKI RUCH TRANZYTOWY NA WIŚLE W MIES. CZERWCU 1938 R.

Ruch tranzytowy na śródlądowych drogach wodnych pomiędzy Niemcami a Prusami Wschodnimi osiągnął w miesiącu sprawozdawczym 5.261 t wobec 3.216 t w miesiącu poprzednim. Z cyfry tej przypada na ruch w górę rzeki 430 t, a w dół rzeki 4.831 t. Najważniejsze towary w ruchu tym były, brykiety 1.450 t, węgiel 1.140 t, gips 300 t, koks 245 t, cegły 654 t.

SILNY WZROST PRZYWOZU RUD W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1938 R.

Przywóz rud przez port gdański wykazuje w związku z utrzymaniem się wysokiej koniunktury produkcyjnej w przemyśle polskim i czechosłowackim nadzwyczaj korzystny rozwój w pierwszym półroczu 1938 r. Ogółem przewieziono 621.089 t w tym 429.699 t rud żelaznych oraz 119.260 t pirytów. Ponieważ w tym samym czasie roku poprzedniego przywieziono tylko 395.995 t, przeto uzyskano wzrost o 225.094 t, czyli 56,8%. Przy dalszym utrzymaniu się koniunktury przywozowej można się spodziewać nowego wyniku rekordowego, który będzie leżał na wysokości około 1,5 milj. ton.

WZROST WYWOZU ZIEMNIAKÓW W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1938 R.

W związku z korzystniejszymi zbiorami ziemniaków w ub. roku również wywóz ziemniaków przez port gdański wykazał znaczny wzrost. W pierwszym półroczu wywieziono 5.561 t wobec 2.951 t.

WZRASTAJĄCY WYWÓZ WĘGLA BUNKROWEGO

W ciągu roku bieżącego utrzymuje się nadal wzrastająca tendencja wywozu węgla bunkrowego, jakkolwiek port gdański uzyskał już w roku ubiegłym wysokie obroty węglem bunkrowym. W pierwszym półroczu 1938 r. przeładowano ogółem 342.550 t węgla bunkrowego wobec 271.937 t w tym samym okresie roku poprzedniego. Wzrost osiągnął za tym 70.613 t czyli około 26%. W porcie gdańskim prowadzone są obecnie prace nad stworzeniem nowego miejsca zwrotnego tuż przy wejściu do portu między basenami Wolna Strefa i Westerplatte. Należy przypuszczać, że wykonanie tej budowy wpłynie korzystnie na dalszy rozwój węgla bunkrowego, gdyż nowe miejsce zwrotne w znacznym stopniu ułatwi ruch statków wchodzących do portu w celach bunkrowych.

WZROST PRZYWOZU ŚLEDZI W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1938 R.

Przywóz śledzi przez port gdański rozwinął się w pierwszym półroczu 1938 r. bardzo korzystnie. Ogółem przywieziono 11.084 t. w porównaniu z 8.157 t w tym samym czasie roku poprzedniego. Uzyskano za tym wzrost o 2.927 t tj. około 36%, który pozostaje w związku z wzrostem konsumcji w zapleczu.

GDAŃSK TWORZY WŁASNE RYBOŁÓWSTWO DALEKOMORSKIE

W Gdańsku powstało ostatnio towarzystwo dla połowów śledzi, które zakupiło w porcie niemieckim Cuxhaven dwa stare statki rybackie „Nienstätten" i „Kassel", a poza tym zamówiło trzy dalsze parowce.

Nowostworzone przedsiębiorstwo otrzymało koncesję Senatu Gdańskiego i już rozpoczęło połowy na morzu Północnym.

Jak można przewidywać, powstanie tego rodzaju przedsiębiorstwa ma na celu zmniejszenie importu śledzi angielskich przez Wolne Miasto, oraz chęć zaopatrywania w śledzie z połowów gdańskich — rynku polskiego.

ODDZIAŁ W GDAŃSKU ZW. ROLN.-HANDL.

Związek gospodarczy Spółdzielni Rolniczo-Handlowych w Warszawie otworzył ostatnio swój oddział w Gdańsku przy ul. Dominikswall 10. Oddział gdański jest siódmą z rzędu placówką Związku Gospodarczego Spółdzielni Rolniczo-Handlowych w porcie gdańskim, gdzie eksport produktów rolnych odgrywa dużą rolę. Nowa placówka wzmocni stan posiadania polskiego w tej dziedzinie.

NOWY KONSUL SZWECJI

P. Prezydena Rzplitej w porozumieniu z senatem W. M. Gdańska udzielił exequator p. Kamilowi Emilowi Johanowi Lundberghowi — jako konsulowi Szwecji na obszar wolnego miasta z siedzibą w Gdańsku.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA CZERWIEC

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu za miesiąc czerwiec 1938 r. wyniósł **710.911** ton, wobec 730.403,8 ton w mies. maju b. r., 828.516,7 ton w miesiącu czerwcu 1937 roku oraz 564.632,2 ton w miesiącu czerwcu 1936 roku.

Ogólne obroty towarowe w mies. czerwcu b. r. wykazały 2,7%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem b. r., 14,2%-owy spadek w stosunku do miesiąca czerwca 1937 roku oraz 46,7%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem czerwcem 1936 r.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje jedynie wzrost pojemności, spadek natomiast ilości statków. Przyszło bowiem 539 (540) statków o pojemności 547.779 n. r. t. (514.214 n. r. t.), wyszło zaś 541 (534) statki o pojemności 545.361 n. r. t. (523.665 n. r. t.) Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. czerwcu 1938 r. wyniósł 1 016,3 n. r. t. (952,2 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 52 (57). Średni postój statków — 67,6 godzin. Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Dania, Finlandia, Włochy, Anglia, Norwegia, Niemcy, Łotwa, Grecja, Stany Zjedn. Am. P., Estonia, Holandia, Z. S. R. R., Francja, Rumunia, Litwa oraz W. M. Gdańsk. Bandera polska wysuwa się na 1-e miejsce, zajmowane ostatnio w miesiącu lipcu 1937 roku. Bandera szwedzka przesuwa się z 1-go na 2-e miejsce, b. fińska z 5-go na 4e miejsce, b. włoska z 4-go na 5-e i t. d. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19) państw.

Obroty zamorskie miesiąca sprawozdawczego wyniosły **699.619 ton,** wykazując 2,1%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem majem b. r. (714.452,8 ton), 13,9%-owy spadek w stosunku do miesiąca czerwca 1937 r. (813.009,6 ton) oraz poważny wzrost w porównaniu z miesiącem czerwcem 1936 r. (554.717 ton).

Przywóz zamorski w mies. czerwcu 1938 r. (119.789,1 t.) wykazuje 11%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem majem b. r. (107.916,7 t.), 32,7%-owy wzrost w stosunku do miesiąca czerwca b. r. (177.939,8 t.) oraz ok. 40%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem czerwcem 1936 roku (88.766,1 ton).

Wzrost przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem majem b. r. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za m. maj b. r.): ryż surowy — 14.550,6 t. (8.170,8 t.), śledzie — 1.320,2 t. (358,7 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 12.520,3 t. (7.522,— t.), tytoń — 354,9 t. (70,8 t.), garbniki — 1.145,5 t. (803,4 t.), żużle Thomasa — 8.348,— t. (brak), skóry — 2.824,3 t. (2.750,1 t.), bawełna i odpadki — 8.906,2 t. (6.483,5 t.) oraz papier — 958,5 t. (809,3 t.). Zmniejszył się natomiast przywóz: owoców świeżych i suszonych — 1.268,9 t. (3.783,2 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 273,7 t. 596,(4 t.), fosforytów — 1.103 t. (12.341,9 t.), wełny i odpadków — 3.637,3 t. (3.834,9 t.), juty — 770,7 t. (1.319,5 t.3, celulozy — 603 t. (688,1 t.) oraz miedzi — 921,8 t. (1.492,8 t.).

Wywóz zamorski m. sprawozdawczego (579.829,9 t.) wykazuje 4,4%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem majem b. r. (606.536,1 t.), 8,7%-owy spadek w stosunku do miesiąca czerwca 1937 r. (635.069,8 t.) oraz ok. 22%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem czerwcem 1936 r. (465.950,9 t.).

Spadek wywozu zamorskiego w miesiącu czerwcu b. r. w porównaniu z ub. miesiącem majem b. r. spowodowały przede wszystkim: cement — 942,5 t. (2.929,3 t.), węgiel kamienny — 406.809,1 t. (449.396,8 t.), makuchy — 2.101,8 t. (2.696,8 t.), forniery i dykty — 1.042,1 t. (1.130,5 t.), oraz rury żeliwne, żelazne i stalowe — 2.748,5 t. (2.945,9 t.) Wzrosły natomiast pozycje: mąki pastewnej i ryżowej — 140,2 t. (85,— t.), słodu — 660,1 t. (520,— t.), bekonów — 1.380,6 t. (1.371,3 t.) masła — 1.871,9 t. (1.338,6 t.), węgla bunkrowego — 406.807,1 t. (449.396,8 t.), koksu — 6.385,— t. (2.350,5 t.), cukru — 10.232,2 t. (6.576,4 t.), siarczanu amonu — 3.860,8 t. (2.540,— t.), tkanin — 434,6 t. (380,4 t.), słupów i kopalniaków — 11.127,6 t. (9.342,— t.), drzewa tartego — 6.843 t. (6.203,3 t.), papieru — 196,1 t. (169,5 t.), metali różnych — 13.574,— t. (7.896,2 t.) oraz cynku i blachy cynkowej — 1.398,2 t. (1.149,— t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek na przywozie — 123,2 t. (323,— t.) oraz na wywozie — 1.488,6 t. (3.526,3 t.). Na przywozie z ważniejszych pozycyj wymienić należy: ryby z połowów własnych — 97,6 t. (323 t.) oraz krochmale — 10 t. (brak), na wywozie zaś: ryż łuszczony — 920,4 t. (2.835,6 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 219,9 t. (85,5 t.), żywica — 64,7 t. (71,5 t.), wełna — 44,8 t. (brak) oraz celulozy — 42,9 t. (brak).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje spadek na przywozie — 2.514,3 t. (6.746,5 t.) oraz nieznaczny wzrost na wywozie — 7.165,9 t. (5.355,2 t.). Z ważniejszych na przywozie są do zanotowania: cukier — 2.106,2 t. (6.399,7 t.), mąka — 166,7 t. (119,3 t.), papier — 20,2 t. (26,2 t.), tkaniny — 15,5 t. (1,4 t.) oraz wyroby metalowe — 73,9 t. (72,3 t.). Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 1.951,7 t. (1.570,7 t.), nasiona oleiste — 684 t. (128,1 t.), żywica — 405,1 t. (162,6 t.), kakao — 143,1 t. (148,5 t.), oleje — 64 t. (16,7 t.) kawa — 37,6 t. (26,4 t.), jelita — 22,2 t. (10,5 t.), kazeina — 35,4 t. (brak), wełna — 983,4 t. (364,6 t.), skóry — 299,2 t. (324,— t.), kauczuk — 130,1 t. (31,— t.), tłuszcze zwierzęce — 460,1 t. (183,8 t.), tłuszcze roślinne — 301,8 t. (328,9 t.) oraz tran — 106,4 t. (74,9 t.).

Ruch pasażerów wykazuje dalsze sezonowe ożywienie. Przyjechało bowiem 1.332 (1.384) pasażerów, wyjechało zaś 2.739 (2.599) pasażerów.

OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *Mai*	Od początku roku *(January—June)*
Cały przywóz	**119 789·1**	**107 916·7**	**774 558·2**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**24 676·5**	**16 044·6**	**116 099·1**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	6 515·4	1 300·6	26 958·—
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	14 550·6	8 170·8	36 872·4
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 268·9	3 783·2	33 741·5
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	77·1	126·3	856·9
76. Kawa *(coffee)*	488·7	374·1	2 664·5
78. Herbata *(tea)*	114·6	110·4	660·7
80. Kakao *(cocoa)*	566·2	448·6	2 399·8
81-82. Korzenie *(spices)* .	64·6	135·6	681·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**1 474·1**	**544·—**	**23 719·8**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	1 320·2	358·7	19 441·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**15 204·6**	**11 040·—**	**81 880·6**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	12 520·3	7 522·—	57 257·8
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	870·—	870·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 417·5**	**1 852·9**	**9 295·6**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	273·7	596·4	2 062·4
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	957·8	1 025·4	5 582·6
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**611.8**	**720·7**	**5 604·1**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	354·9	70·8	1 694·4
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**11 409·7**	**14 263·4**	**114 438·9**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 145·5	803·4	5 675·8
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	1 103·—	12 741·9	76 914·3
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	8 348·—	—	25 648·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 868·1**	**2 827·9**	**20 260·—**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 821·3	2 750·1	19 905·4

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *Mai*	Od początku roku *(January—June)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**15 347·6**	**13 672·5**	**83 616·3**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	3 637·3	3 834·9	18 528·1
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	8 906·2	6 483·5	48 130·2
624. Juta *(jute)*	770·7	1 319·5	6 258·8
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**770·6**	**667·—**	**4 796·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**358·3**	**251·—**	**1 451·9**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 662·2**	**1 583·9**	**9 184·4**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	958·5	809·3	5 464·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	603·—	688·1	3 213·3
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**172·—**	**129·5**	**564·—**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**41 883·—**	**42 802·6**	**289 995·6**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	39 313·5	39 511·6	271 556·5
977. Miedź *(copper)* . . .	921·8	1 492·6	9 048·2
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**916·1**	**756·—**	**6 118·6**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**876·3**	**631·6**	**6 159·5**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**68·3**	**56·3**	**802·5**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**72·4**	**72·8**	**571·1**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *Mai*	Od początku roku *(January—June)*
Cały wywóz	**579 829·9**	**606 536·1**	**3 608 835·8**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 619·—**	**4 503·3**	**36 604·3**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	0·1	10·1	10·3
2. Żyto *(rye)*	0·1	211·4	211·5
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	2·—	19·—	227·3
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	300·2	424·7
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	140·2	85·—	929·4
35. Słód *(malt)*	660·1	520·—	4 545·4
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 725·7**	**7 363·8**	**30 622·3**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 380·6	1 371·3	9 203·5
125. Jaja *(eggs)*	2 177·8	4 342·3	11 367·6
127. Masło *(butter)*	1 871·9	1 338·6	7 479·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**505 685·4**	**540 867·1**	**3 151 684·8**
154. Cement *(cement)* . . .	942·5	2 929·3	22 448·—
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	147·—	355·—	961·2
180. Węgiel kamienny *(coal)*	406 807·1	449 396·8	2 618 0 6·2
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	90 936·4	85 641·4	449 020·1
182. Koks *(coke)*	6 385·—	2 350·5	45 119·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	—	0 2	149·6
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**25·4**	**61·7**	**242·3**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**14 759·5**	**13 754·1**	**71 443·6**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	10 232·2	6 576·4	34 876·5
287. Makuchy *(oil cake)* . .	2 101·8	2 696·6	13 320·7
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	75·8	—	3 655·8
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**5 084·8**	**3 590·4**	**19 409·7**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	3 860·8	2 540·—	12 090·4
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	—	5·6	41·3
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**146·9**	**164·—**	**1 514·4**

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *Mai*	Od początku roku *(January—June)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**793·9**	**785·6**	**6 405·4**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	434·6	380·4	2 579·2
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**10·6**	**25·9**	**82·4**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**20 683·8**	**17 644·5**	**186 641·7**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	11 127·6	9 342·—	64 916·2
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber) (Obejmuje papierówkę)*	6 843·—	6 203·3	107 446·2
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	285·1	134·6	537·6
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 042·1	1 130·5	6 982·3
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**294·6**	**341·5**	**4 215·2**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	196·1	169·5	2 313·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	—	1·—	448·8
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**130·2**	**166·2**	**548·7**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**21 426·8**	**16 658·9**	**91 193·8**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	13 574·—	7 896·2	46 257·1
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	—	1 559·1
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 748·5	2 945·9	15 173·9
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	1 398·2	1 149·—	8 804·4
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**377·8**	**596·2**	**5 985·5**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**65·5**	**12·9**	**2 241·7**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Czerwiec *(June)*	1938 —	699.619·—
Maj *(Mai)*	1938 —	714.452·8
Czerwiec *(June)*	1937 —	813.009 6
Od początku roku *(January — June)* .	1938 —	4.383.394 1
" " " " "	1937 —	4.342.876·3

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *Mai*	Od początku roku *January June*
Przywóz *(imports)*		**123·2**	**323·—**	**897·3**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	—
9—16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	—	—	—
27/1 - 2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	15·—
30/1. 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	10·—	—	20 —
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40 - 50	— Warzywa *(greens)*	—	—	0·3
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	97·6	323·—	694·7
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	96·5
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
215 - 218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226 - 229	— Przetwory mięsne *(meat products)*	—	—	0·2
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	—	—	—
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	14·1
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	—	—
296/1 — 300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	—	—
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	—	—	—
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—	30·—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	3·6	—	3·6
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	—	5·8
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	2·7
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	0·2
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	12·—	—	13·8
	Różne *(various)* .	—	—	0·4
Wywóz *(exports)*		**1 488·6**	**3 526·3**	**7 814·5**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	4·5
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	4·9	—	39·1
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1 2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	920·4	2 835·6	4 559·1
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	0·5	0·7
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	0·3	5·1	40·9
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	0·5	0·5
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	4·3	7·9
76	— Kawa *(coffee)*	2·9	10·8	29·2
78	— Herbata *(tea)* . .	0·5	0·9	8·9
	Kakao *(cocoa)* . .	0·1	43·3	122·8
81, 82	— Korzenie *(spices)*	0·4	5·—	14·9
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	0·2	7·1
95—97	— Żywica *(resin)* . .	64·7	71·5	318·3
117	— Śledzie *(herrings)*	—	32·8	77·3
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	29·5	58·5
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	—	—	3·2
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	—	—
148	— Kamienie *(stones)*	20·—	—	20·—
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
161	Minerały Zaw bor.	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	0·1
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	23·1	23·1
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	—	—	5·6
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	219·9	85·5	638·4
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	33·9	204·5	623·8
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	9·8	19·1	102·6
219	— Stearyna *(stearine)*	—	—	—
246	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254 - 256	— Ryby *(fish)* . . .	—	—	2·3
276 - 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	0·8
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	—	—	—
295 - 491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	21·5	8·3	65·1
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405 - 425	— Farby *(paints)* . .	—	—	5·3
404	— Sadze *(soot)* . . .	—	—	5·1
424—428	— Garbniki	25 5	36·8	146·1
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	0·2	1·4
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492 - 513	— Skóry *(skins)* . .	41·7	73·—	370·2
589/1, 2, 592	Wełna *(wool)* . .	44·8	—	44·8
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—	5·3
679	— Worki *(bags)* . .	16·3	9·3	25·6
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—	106·3
757—778 z wyj. 772, 773	— Wyroby z drzewa . *(wood goods)*	1·7	2·—	3·7
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	—
794, 795 792—803	— Celuloza *(cellulose)*	42·9	—	42·9
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	—
809 - 819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	—	—	0·1
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	—	—	101·6
930 - 965	— Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	—	9·2	34·4
966	— Cyna *(tin)*	—	—	7·7
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	—	—	56·5
	Różne *(various)* .	16·4	5·3	82·8
Przywóz i wywóz razem		**1 611·8**	**3 849·3**	**8 711·8**

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *Mai*	Od początku roku *January June*
	Przywóz (*imports*)	2 514·3	6 746·5	24 331·5
1 – 4	— Zboże (*grain*)	8·9	—	8·9
17, 23, 25	— Nasiona (*seeds various*)	8·7	0·4	19·4
24 – 26	— Nasiona oleiste różne (*various oils seeds*)	0·4	—	0·4
31, 32	— Krochmale (*starch*)	0·3	—	1·6
27/1 – 3	— Mąka (*flour*)	166·7	119·3	633·6
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	— Kasza (*grits*)	3·2	27·—	30·2
35	— Słód (*malt*)	—	—	—
40—50	— Warzywa (*greens*)	7·7	6·4	30·8
53, 58, 60—64	— Owoce świeże (*fresh fruit*)	0·7	0,1	1·4
59, 61—63, 66	— Owoce suszone (*dried fruit*)	2·6	0·5	4·3
67, 68	— Konserwy owocowe (*fruit preserves*)	1·5	—	3·7
76	— Kawa (*coffee*)	0·9	0 7	21·4
77	— Cykoria (*succory*)	0·4	0·9	5·7
78	— Herbata (*tea*)	0·8	1·1	2·3
80	— Kakao (*cocoa*)	0·7	—	1·1
81, 82	— Korzenie (*spices*)	2·7	0·8	7·1
95, 97	— Żywica (*resin*)	—	—	—
104/3	— Trawa morska (*sea grass*)	0·5	0·8	1·3
125	— Jaja (*eggs*)	0·6	1·4	4·3
127 – 200	— Oleje (*oils*)	0·2	—	0·2
128/1 – 4	— Ser (*cheese*)	—	—	—
131	— Pierze (*feather*)	—	—	—
136	— Kości (*bones*)	—	—	—
137/2a. b	— Jelita (*casings*)	—	—	10·6
205	— Tłuszcze i oleje roślinne (*fats & oils vegetable origin.*)	—	0·2	0·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe (*raw fats of animal origin*)	2·2	5·4	8 1
225	— Gliceryna *glycerine*	—	—	—
228	— Makaron (*macaroni*)	0·2	1·2	27·4
243/1 2	— Konserwy mięsne (*meat preserves*)	—	4 9	5·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne (*fishes*)	0·4	—	0·7
259, 260	— Cukier (*sugar*)	2 106·2	6 399·7	22 815·5
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe (*spirits*)	39·6	37·1	136·4
291	— Mączka zwierzęca (*animal flour*)	—	—	—
295 – 491	— Przetwory chemiczne (*chemicals*)	2·3	0·1	4·6
300|4	— Siarczan amonu (*sulphobeof ammona*)	—	—	—
299/18	— Soda (*soda*)	—	—	—
296/1—300/2	— Amoniak (*ammonia*)	—	—	—
405—425	— Farby (*paints*)	1·7	—	2·5
411/2	— Biel cynkowa (*zinc white*)	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne (*cosmetics*)	16·7	15·2	50·—
466—470	— Klej i żelatyna (*glue and gelatine*)	0·2	—	0·4
492—513	— Skóry (*skins*)	2·1	0·8	4·9
534—559	— Wyroby skórzane (*leather goods*)	—	—	0·3

Poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *Mai*	Od początku roku *January June*
573—622	— Tkaniny (*textile fabrics*)	15·5	1·4	18·—
589/1, 2 592	— Wełna (*wool*)	—	—	0·6
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny (*cotton waste*)	—	—	—
646—648	— Sznury (*ropes*)	0·1	—	0·5
720, 724	Kauczuk (*rubber*)	—	—	—
725—746	- Wyroby gumowe (*rubber goods*)	0·1	—	0·1
749, 750, 751	— Deski i łaty (*boards & laths*)	—	—	15·—
757 – 778	— Wyroby z drzewa (*wood goods*)	5·—	2·3	13·6
776	— Meble (*bentwood furniture*)	0·7	3·1	7·2
779—787	— Korek, wyr. z korka (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier (*paper*)	20·2	26·2	65·6
836—847	— Książki i broszury (*books*)	—	0·3	0·4
862 – 887	— Wyroby ceram. (*ceramic products*)	—	3·7	31·5
896—927	— Szkło i wyroby (*glass and glass ware*)	1·—	0 2	9·2
925 – 981	— Metale różne (*various metals*)	1·—	—	1·—
930 - 965	— Wyr. stal. i metal. (*iron & steel goods*)	73·9	72·3	281·5
968	— Cynk (*zinc*)	—	—	—
	Różne (*various*)	17·7	13·—	42·9
	Wywóz (*exports*)	7 165·9	5 355·2	23 782·9
7	— Kukurydza (*maize*)	—	3·9	4·9
23	— Pestki drzew owocowych (*fruit stones*)	5·2	1·6	11·6
24 – 26	— Nasiona oleiste (*oil seeds*)	684·—	128·1	2 025·9
17, 23, 25	— Nasiona (*seeds various*)	—	20·5	20·5
24/1—3	— Mąka (*flour*)	—	—	16·1
28	— Kasza (*grits*)	1·1	1·7	8·6
30	— Ryż wyłuszczony (*husked rice*)	1 951·7	1 570·7	5 652·6
31	— Krochmal (*starch*)	—	11·8	12·2
53, 58, 60—64	— Owoce świeże (*fresh fruit*)	39·4	101·7	300·9
59, 61—63, 66	— Owoce suszone (*dried fruit*)	131·4	172·2	578·2
62 – 72	— Orzechy i migdały (*nuts and almonds*)	10·3	12·—	49·9
67—68	— Konserwy owocowe (*fruit preserves*)	1·2	0·8	8·—
76	— Kawa (*coffee*)	37·6	26·4	199·4
78	— Herbata (*tea*)	15·7	10·3	53·2
80	— Kakao (*cocoa*)	143·1	148·5	674·2
81—82	— Korzenie (*spices*)	15·9	32·3	91·5
89	— Rośliny lecznicze (*medicinal plants*)	5·1	6·8	28·4
95, 97	— Żywica (*resin*)	405·1	162·6	979·2
104	— Trawy morskie, trzcina (*sea, grass, reed*)	14·3	47·8	113·7
117	— Śledzie (*herrings*)	14·—	22·4	107·5
127—200	— Oleje (*oils*)	64·—	16·7	151·8
128/1—4	— Sery (*cheese*)	—	—	2·1
129/1—5	— Kazeina (*caseine*)	35·4	—	54·—
137/2a. b	— Jelita (*casings*)	22·2	10·5	55·8
143/1—3	— Muszle (*shells*)	7·4	2·1	15·2
148	— Kamienie (*stones*)	18·5	23·4	54·8
150	— Glinki ceramiczne (*ceramic clay*)	10·6	—	472·9
154	— Cement (*cement*)	—	—	0·1
156/1—2	— Talk (*talc*)	10·—	—	24·—
161	— Minerały zawier. bor (*minerals bor*)	—	233·7	233·7

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *Mai*	Od początku roku *January-June*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	11·—	2·9	59·6
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)* . .	—	0·5	0·5
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	—	16·3	21·4
200—8. a. b. c.—Wazelina *(waseline)*	12·1	5·8	25·4
203—204 — Wosk *(wax)* . .	2·7	8·6	29·1
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	301·8	328·9	1 057·9
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	0·8	0·8	4·6
215, 217—218— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	460·1	183·8	1 318·1
216 — Tran *(whale oil)* .	106·4	74·9	352·7
219 — Stearyna *(stearine)*	—	10·6	42·4
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	7·1	12·8	32·2
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·3	—	0·9
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	—
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	5·—	23·—	29·—
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	48·1	41·6	320·—
408 — Sadze *(soot)* . .	10·9	53·3	69·7
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	32·2	10·4	72·4
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	180·4	78·9	416·9
429, 450—454— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	5·5	3·—	17·7
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	4·6	5·1	16·3
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	1·2	1·2
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	299·2	324·—	1 317·4
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	983·4	364·6	2 573·5
597-605, 613 — 606 — Bawełna *(cotton)*	30·5	11·2	49·7
622 — Tkaniny *(textiles)*	—	0·3	7·7
624 — Juta *(jute)* . . .	—	—	0,2
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	8·7	13·6	37·6
646—648 — Sznury *(ropes)* .	1·9	4·7	29·7
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	130·1	31·—	254·2
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	10·8	9·3	39·9
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	48·6	56·6	169·3
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	0·2	2·7	8·5
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	22·7	5·—	30·—
792, 803, 809 797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	33·4	43 5	100·5
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	18·2	20·3	65·3
826 — Papier *(paper)* .	88·3	303·7	513·1
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	—	0·2
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	5·9	12·1	34·1
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	1·2	1·7	4·1
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	62·6	24·4	246·4
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	15·7	3·2	23·3
930 - 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	247·2	119·8	652·6
955 -- Rury żelazne . . (iron pipes)	—	4·1	4·1
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	28·2	20·1	88·3
977 — Miedź *(copper)* .	163·2	309·8	1 067·3
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	99·2	4·6	414·7
Różne *(various)* .	34·5	34·—	162·3
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**9 680·2**	**12 101·7**	**48 114·4**

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Czerwiec *(June)* . . . . , .	1938	—	710.911·—
Maj *(May)*	1938	—	730.403·8
Czerwiec *(June)*	1937	—	828.516·7
Od początku roku *(January-June)* . . .	1938	—	4.440.220·3
" " " " " . . .	1937	—	4.411.250·3

RUCH STATKÓW W CZERWCU 1938 r. *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	66	33	77.000	66	47	76.302	153.302	1
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	1	1	360	2	1	852	1.212	18
Anglia *(Great Britain)*	17	8	45.000	18	11	43.599	88.689	6
Dania *(Denmark)*	107	50	64.490	107	54	66.273	130.763	3
Estonia *(Estonia)*	27	1	18.033	25	15	16.387	34.420	12
Finlandia *(Finland)*	58	6	64.628	56	15	63.181	127.809	4
Francja *(France)*	1	—	1.334	1	1	1.334	2.668	15
Grecja *(Greece)*	9	1	24.249	10	4	27.356	51.605	10
Holandia *(Holland)*	19	16	4.786	17	7	4.536	9.322	13
Litwa *(Lithuania)*	1	1	612	1	—	612	1.224	17
Łotwa *(Latvia)*	20	3	26.469	21	8	27.774	54.243	9
Niemcy *(Germany)*	51	24	33.644	54	37	35.224	68 868	8
Norwegia *(Norway)*	43	14	42.279	43	30	36 350	78.629	7
Panama *(Panama)*	—	—	—	1	1	803	803	19
Rumunia *(Rumania)*	—	—	—	1	1	2.221	2.221	16
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	7	5	21.834	7	2	21.834	43.668	11
Szwecja *(Sweden)*	94	36	66.523	93	65	64.614	131.137	2
Włochy *(Italy)*	16	—	53.515	16	16	53.176	106.691	5
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	2	—	2.933	2	—	2.933	5.866	14
Razem *(total)*	**539**	**199**	**544.779**	**541**	**316**	**545.361**	**1.093.140**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	540	211	514.214	534	331	523.665	1.037 879	—
Ten sam mies. 1937 *(Mai 1937)*	*509*	*211*	*497.467*	*507*	*344*	*486.091*	*983.558*	—
Od pocz. r. 1938 *(since beginning of 1938)*	3.005	1.220	2.954.622	3.007	1.942	2.965.417	5.920.039	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	2.658	1.214	2.602 332	2.658	1.893	2.611.301	5.213.633	—

U w a g i: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. czerwcu 1938 r. : 1.016,3 n. r. t.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 52;
c) średni postój statków w porcie 67,6 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU CZERWCU 1938 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	P o ł o w y p r z y b r z e ż n e					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	R a z e m
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Troć	—	—	—	—	290	—	—	290
Stornia	3.490	24.390	4·310	4.910	7.530	500	—	45.130
Zimnica	—	1.310	—	—	—	—	—	1.310
Skarp	—	4.650	7·40	50	2.450	—	—	7.890
Śledzie morskie	3.40	850	—	—	—	9.790	—	10.980
Węgorze	60	2.140	1.550	—	6.100	—	—	9.850
Wątłusze	3.270	5.480	1.300	1.980	2.250	36.890	—	51.170
Węgorzyce	—	3.110	—	—	—	—	—	3 110
Szczupaki	—	—	1.270	—	1.810	—	—	3.080
Okonie	—	—	100	—	1.560	—	—	1.660
Płotki	10	2.310	180	—	5 540	—	—	8.040
Razem w kg.	7.170	44.240	9.450	6.940	27.530	47.180	—	142.510
Wartość w zł.	2.321	19.376	6.909	2.385	22.920	10.139	—	64.050
Miesiąc ub. w kg.	10.170	22.900	54.570	7.780	14.210	270.760	—	380.390
Razem od pocz. r. w kg.	**126 310**	**112.570**	**165.120**	**29.660**	**69.660**	**594.010**	**379.090**	**1 476.420**

E r r a t a: W zeszycie za m. czerwiec 1938 r. w rubryce „Razem od początku roku w kg — Połowy dalekomorskie jest — powinno być 379,090—

RUCH PASAŻERÓW W M-CU CZERWCU 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Czerwiec *(June)*				Maj *(Mai)*	Czerwiec *(June)*				Maj *(Mai)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**40**	**42**	**82**	**64**	**13**	**78**	**469**	**560**	**592**
Hull	—	17	—	17	17	8	18	—	26	10
Londyn	—	23	42	65	47	5	60	469	534	582
Argentyna	**2**	—	**107**	**109**	**136**	**5**	**9**	**788**	**802**	**728**
Buenos Aires	2	—	107	109	136	5	9	788	802	728
Belgia	**28**	—	**5**	**33**	**38**	**3**	—	—	**3**	—
Antwerpia	28	—	5	33	38	3	—	—	3	—
Brazylia	**4**	**3**	**20**	**27**	**30**	**4**	—	**4**	**8**	**52**
Rio de Janeiro	1	—	4	5	8	4	—	3	7	40
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santos	3	3	15	21	22	—	—	1	1	12
Victoria	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Dania	**36**	**38**	**28**	**102**	**59**	—	**37**	**100**	**137**	**128**
Kopenhaga	36	38	28	102	59	—	37	100	137	128
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	**18**	—	**1**	**19**	**8**	**4**	—	—	**4**	**1**
Helsinki	18	—	1	19	6	2	—	—	2	—
Inne porty	—	—	—	—	2	2	—	—	2	—
Francja	**3**	**13**	**1**	**17**	**162**	**1**	—	**331**	**332**	**179**
Boulogne sur Mer	1	5	1	7	4	1	—	—	1	3
Le Havre	2	8	—	10	158	—	—	331	331	176
Holandia	**7**	—	—	**7**	**7**	**8**	—	—	**8**	—
Amsterdam	4	—	—	4	4	5	—	—	5	—
Rotterdam	3	—	—	3	3	1	—	—	1	—
Inne porty	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—
Kanada	—	—	**4**	**4**	**13**	—	**4**	**60**	**64**	**162**
Halifax	—	—	4	4	13	—	4	60	64	162
Litwa	—	**3**	—	**3**	**1**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	3	—	3	1	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	**2**	—	—	**2**	—
Ryga	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—
Niemcy	**5**	—	—	**5**	—	—	—	—	—	**1**
Hamburg	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Inne porty	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Norwegia	**10**	—	—	**10**	**5**	**10**	**1**	—	**11**	**1**
Oslo	10	—	—	10	4	10	—	—	10	1
Inne porty	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—
Senegal fr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St Zjedn. Am. Półn.	**4**	**155**	**375**	**534**	**856**	**1**	**70**	**373**	**444**	**741**
New York	4	155	375	534	856	1	70	373	444	741
Szwecja	**11**	**21**	—	**32**	**5**	**5**	—	—	**5**	**5**
Göteborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Malmö	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—
Sztokholm	1	21	—	22	1	3	—	—	3	3
Inne porty	8	—	—	8	—	1	—	—	2	2
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Via W. M. Gdańsk	—	4	—	4	—	10	5	—	15	9
Wycieczki morskie G. A. L.	—	344	—	344	—	—	344	—	344	—
Razem . . .	**128**	**621**	**583**	**1 332**	**1 384**	**66**	**548**	**2 125**	**2 739**	**2 599**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR ZŁ 500 —, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36